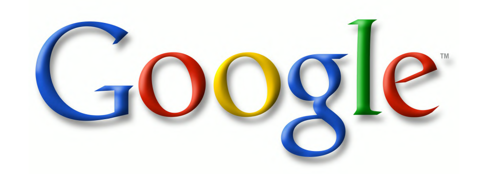


This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

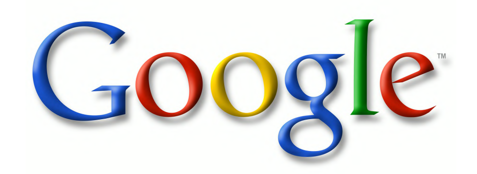
Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/



Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

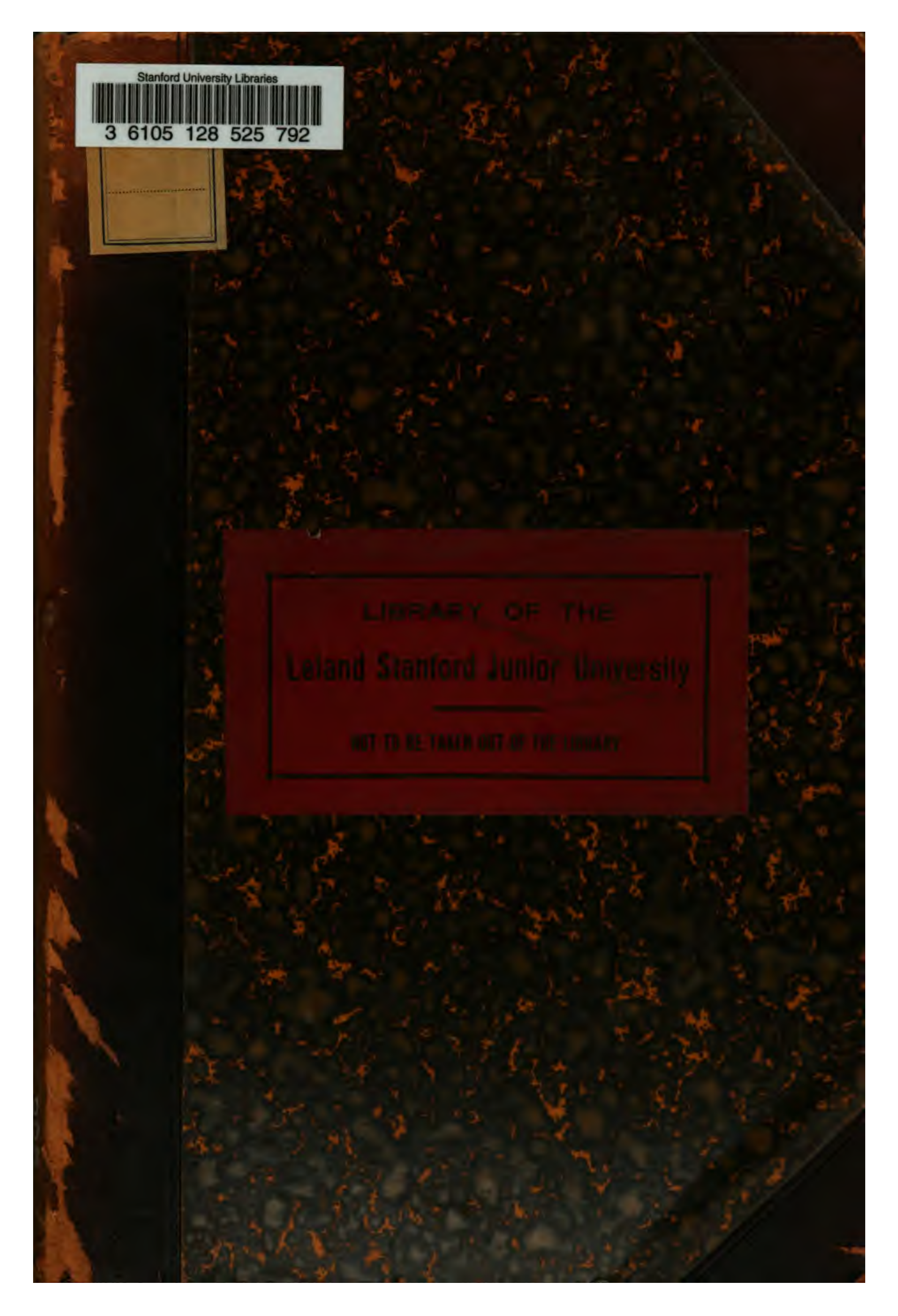
Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

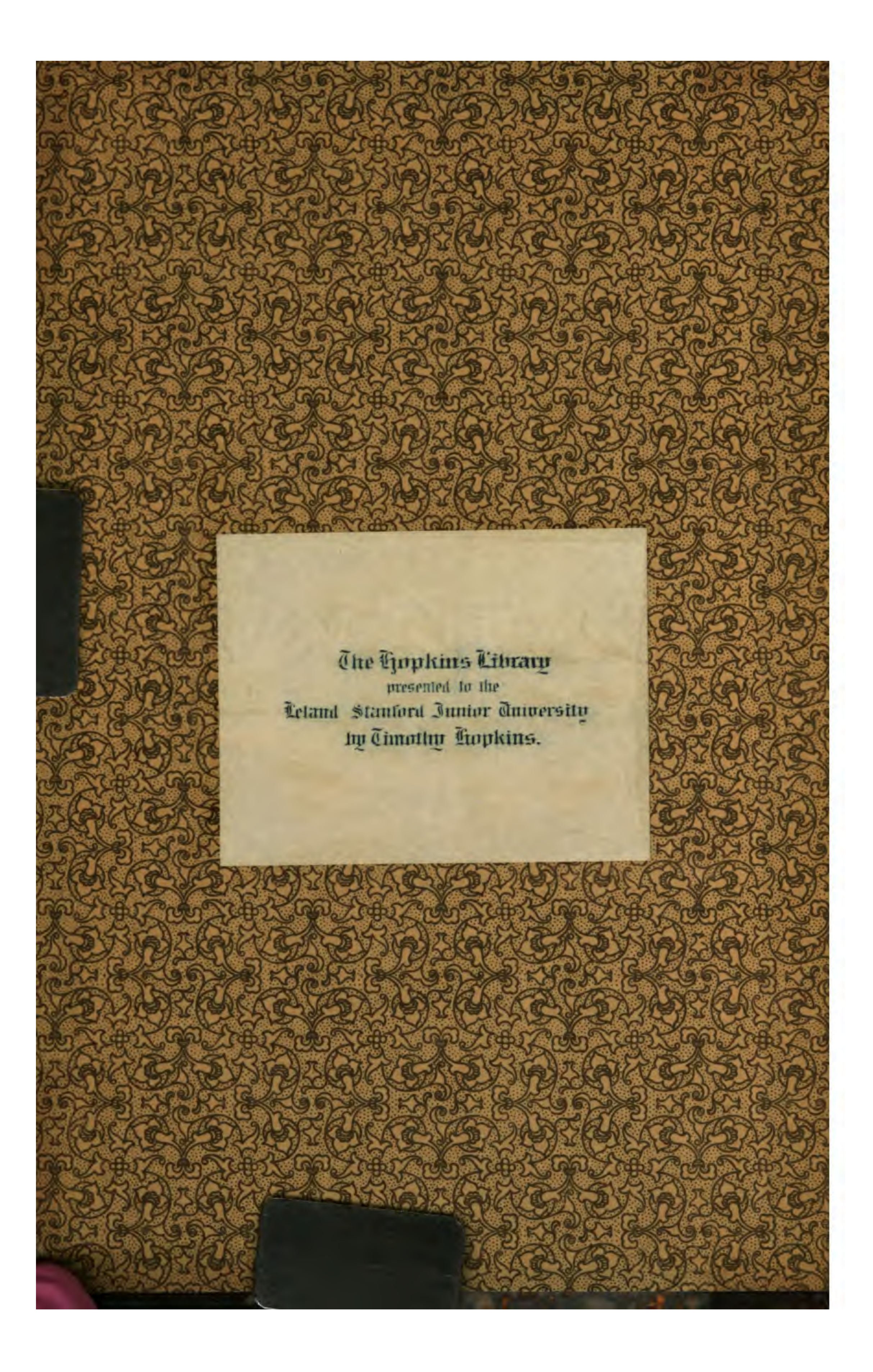
+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.



Stanford University Libraries
3 6105 128 525 792
LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University



The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.



HE3832
S68

DIE

FINANZIELLE SICHERSTELLUNG

DES

LOCALBAHNBAUES

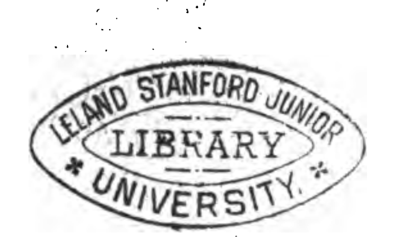
IN OESTERREICH.

VON

SIGMUND SONNENSCHEIN.



WIEN, PEST, LEIPZIG.
A. HARTLEBEN'S VERLAG.
1893.



H. 4406.

Alle Rechte vorbehalten.

K. u. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme in Wien.

VORWORT.

Die Bedeckung der Erfordernisse für die staatliche Unterstützung des Baues von Localbahnen — eine Bezeichnung, welche nach der österreichischen Gesetzgebung nicht nur auf Localbahnen im eigentlichen engeren Sinne, sondern auch auf alle jene Bahnsysteme minderer Ordnung, welche in der Praxis den Vollbahnen (Hauptbahnen) entgegengestellt werden, Anwendung findet — wie sie im Artikel VII des Gesetzes vom 17. Juni 1887, R. G. Bl. Nr. 81, vorgesehen ist, erfolgt gegenwärtig in der Weise, dass in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz das Ausmass der finanziellen Unterstützung bestimmt, worauf dann die bewilligten Capitalsbeträge auf einmal oder auf mehrere Jahre vertheilt in den Staatsvoranschlag eingestellt werden. Nur in den Fällen, wo an die Stelle der Uebernahme eines Theiles des Anlagecapitales die Zinsengarantie tritt, wird ein etwaiger Garantie-(Zinsen-)Zuschuss in das Budget eingestellt. Es geschieht dies, um die an die Staatsfinanzen herantretenden Ansprüche in jenen Grenzen zu erhalten, welche sich aus dem von der Finanzverwaltung eingenommenen Standpunkte, dass das

Gleichgewicht des Budgets nicht gestört werden dürfe, ergeben.

Diese Art der budgetären Behandlung des Localbahnwesens, sowie des Staatseisenbahnbaues überhaupt, hat, was nicht geleugnet werden soll, gewiss dazu beigetragen, die Ordnung im Staatshaushalte herzustellen und sie auch seit einer Reihe von Jahren zu erhalten. Allein gegenüber dem immer lebhafter zu Tage tretenden Bedürfnisse nach Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes entsteht die Frage, ob dieser Vorgang auch in Zukunft wird beobachtet werden können, oder ob nicht zu besorgen ist, dass angesichts anderweitiger Bedürfnisse der Staatswirthschaft die berechtigten Ansprüche des Eisenbahnwesens werden zurücktreten müssen. Es ist nun in der vorliegenden Studie versucht worden, dieser Frage näher zu treten und den Gedanken auszuführen, dass zur Bedeckung der Ansprüche des Localbahnbaues zunächst das Eisenbahnwesen selbst herangezogen werden müsse, wozu es sich empfiehlt, die Erfordernisse des Localbahnbaues grundsätzlich aus dem Budget auszuscheiden und unabhängig von den jeweiligen Bewegungen des letzteren zu stellen.

Neben diesen budgetären Rücksichten sind es noch andere Erwägungen, welche der Frage über die Aufgaben des Staates gegenüber dem Localbahnwesen eine gewisse Actualität verleihen. Vor Allem scheinen die Bestrebungen der Landtage auf eine Stellungnahme des Staates hinzudrängen. Weiters aber endigt die Wirksamkeit des Gesetzes vom 17. Juni 1887, R. G. Bl. Nr. 81,

womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden, mit Ende des Jahres 1893 und der Reichsrath wird sich daher schon in seiner nächsten Session mit den Bedingungen des Ausbaues des Eisenbahnnetzes beschäftigen müssen.

INHALT.

EINLEITUNG.

Obwohl Oesterreich einer der ersten Staaten war, in welchen Bahnen von localem Charakter ausgeführt wurden — die schmalspurige Linie Lambach-Gmunden wurde im Jahre 1855 erbaut — und Prof. A. Th. Michel in einer im Jahre 1866 veröffentlichten Studie[1]) zu dem Schlusse gelangte: „das, was dem Kaiserstaate jetzt wahrhaft noththue, wäre die Anlegung von Localbahnen, welche, von schon fertigen Eisenbahnen abgrenzend oder selbe untereinander verbindend, in Gegenden führen, deren Bodenwirthschaft, Industrie und Handel ohne Anschluss an die Hauptverkehrsader nicht gedeihen und aufblühen können", ebenso wie eine noch heute beachtenswerthe Schrift Fr. Schüler's[2]) im Jahre 1867 die Förderung des Localbahnwesens als eine der wichtigsten Aufgaben des Staates bezeichnete, so mussten doch alle derartigen Bestrebungen angesichts der vorherrschenden Auffassung zurücktreten, dass der Staat vor allem seine ganze Kraft auf die Herstellung der noch fehlenden Hauptverkehrsadern richten müsse. Ueber die Stellung, welche man dem Staate zu dieser Zeit in Bezug auf das Eisenbahnwesen zugewiesen haben wollte, giebt am besten der im Jahre 1866 vom Ministerialrathe im Finanzministerium Dr. Gobbi veröffentlichte Gesetzentwurf Aufschluss, welcher dahin abzielte, den Bau der Hauptbahnen

[1]) Ueber die Mittel zur Vervollständigung des österreichischen Eisenbahnnetzes. Oesterreichische Revue 1866.

[2]) Ueber die Erbauung der Localbahnen in Oesterreich, von Fr. Schüler. Wien 1867.

der Staatsverwaltung zu übertragen, während der Bau der Localbahnen gänzlich der Privatunternehmung überlassen bleiben sollte. Thatsächlich hat das System der Localbahnen zunächst keine Fortschritte gemacht, denn die Privatunternehmung hatte ihr Hauptaugenmerk den Hauptbahnen zugewendet, welche für ihre speculativen Zwecke viel geeigneter erschienen, und wurde hierin, da dem Staate eine selbstständige Thätigkeit mit Rücksicht auf seine finanziellen Verhältnisse unthunlich schien, von Regierung und Parlament kräftigst unterstützt. Erst als unter dem Eindrucke der Börsen- und Finanzkrise des Jahres 1873 die Privatthätigkeit im Eisenbahnbau vollständig ins Stocken gerieth, sah sich die Regierung in die Lage versetzt, nunmehr selbst dem Eisenbahnbau ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. Um diese Zeit ist eine ganze Reihe von Localbahnen theils für Rechnung des Staates, theils unter Mitwirkung des Privatcapitales auf Grund von Specialgesetzen zu Stande gekommen.[1]) Wenn man aber erwartet hatte, dass das Parlament diesen Anlass benutzen werde, um den Bedingungen für eine ausgedehnte Entwickelung des Localbahnwesens in Oesterreich näher zu treten, so gab man sich einer Täuschung hin, denn die betreffenden Regierungsvorlagen gaben nur zu einer allerdings nicht unwichtigen Streitfrage Anlass. Der damalige Leiter des österreichischen Eisenbahnwesens Herr v. Nördling trat nämlich für die schmalspurige Anlage ein, während das Parlament zunächst von der Normalspur nicht abweichen wollte und dieser auch zum Siege verhalf. Allein das Bedürfniss nach Entwickelung eines lebhafteren Eisenbahnbaues war im steten Wachsen begriffen, und zwar war es jetzt nicht das unternehmungslustige Capital, sondern die Interessenten selbst, welche die Initiative in dieser Richtung ergriffen. Man gab sich in diesen Kreisen

Bau von Localbahnen für Rechnung des Staates.

[1]) Es sind dies folgende Secundärbahnen: Dalmatiner Staatsbahnen (105 Kilometer), Kriegsdorf-Römerstadt (14 Kilometer), Erbersdorf-Würbenthal (21 Kilometer), Mürzzuschlag-Neuberg (11 Kilometer), Unterdrauburg-Wolfsberg (38 Kilometer); ferner als Privatbahnen: Ellbogen-Neusattel (5 Kilometer), Leobersdorf-St. Pölten (75 Kilometer), Leobersdorf-Gutenstein (33 Kilometer), Pöchlarn-Gaming (38 Kilometer), Czaslau-Zawratetz (19 Kilometer), Bozen-Meran (32 Kilometer), Wien-Aspang (80 Kilometer), Chodau-Neudeck (14 Kilometer).

keinem Zweifel darüber hin, dass es nicht angehe, in der Weise wie bisher Bahnen in Oesterreich zu bauen, weil unter den bisherigen Voraussetzungen — bei manchen Bahnen bezifferten sich die Finanzirungskosten und Bauzinsen auf 50 Procent des Anlagecapitales — die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung auf eine Befriedigung nicht rechnen durften. Wie allgemein die Erkenntniss von der Unhaltbarkeit des bisherigen Zustandes war, geht daraus hervor, dass gleich nach dem Zusammentritt des neu gewählten Abgeordnetenhauses am 14. October 1879 vom Abgeordneten Reschauer und dreissig Genossen ein Antrag eingebracht wurde: „Die Regierung möge in einem Gesetzentwurf die Bedingungen feststellen, unter denen der Staat allen denjenigen Gebieten, die durch den Bau von Secundärbahnen dem wirthschaftlichen Niedergang entrissen würden, die Herstellung solcher Bahnanlagen ermöglichen könnte." „Nicht bloss vom finanziellen Standpunkte," hiess es in der Begründung zu diesem Antrage, „auch vom Standpunkte der Gerechtigkeit sei die Herstellung von Localbahnen nothwendig, denn es würde dem österreichischen Reichsgedanken dadurch der richtige Ausdruck gegeben, dass in dieser Angelegenheit alle Theile des Reiches eine gleiche wohlwollende Behandlung erfahren." Die Aufnahme, welche dieser Antrag seitens der Regierung fand, war eine sehr freundliche, und als der Gegenstand bald darauf im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses zur Sprache gebracht wurde, konnte der Handelsminister Freih. v. Korb-Weidenheim die Erklärung abgeben, dass die Regierung vollständig auf dem Standpunkte des Antrages stehe und in der allernächsten Zeit ein „Concessionsgesetz" einbringen werde, welches alle Zugeständnisse enthalten werde, die der Staat bei dem Bau von Localbahnen nach Auffassung der Regierung einzuräumen in der Lage sei. Von dem richtigen Gesichtspunkte ausgehend, dass die zunächst in Aussicht genommenen Linien sich als integrirende Theile des grossen Hauptnetzes darstellten, erklärte der Handelsminister, sich nicht für ein bestimmtes System entscheiden zu können, indem er die Nothwendigkeit betonte, entwickelungsfähige Linien gleich von vorne herein nach einem solchen Systeme zu bauen, welches auch die nöthige Erweiterung und Entwickelung

Versuche, die Bedingungen für die Herstellung von Localbahnen gesetzlich zu regeln.

derselben möglich machen würde, womit den vorzeitigen Bestrebungen, der Schmalspur Geltung zu verschaffen, der Boden entzogen werden sollte.[1]) Man war sich aber auch darüber klar, dass bei der dermaligen Finanzlage des Staates von einer finanziellen Betheiligung desselben abgesehen werden müsse, und wie die Folge zeigte, ist man von der richtigen Voraussetzung ausgegangen, dass weitergehende technische Begünstigungen, sowie die Gewährung der Steuerfreiheit für eine längere Reihe von Jahren sich als genügend erweisen würden, um eine Anzahl von Localbahnen durch die Initiative der Interessenten ins Leben zu rufen. Diese von der Regierung kundgegebene Absicht wurde von der Bevölkerung mit grosser Befriedigung aufgenommen. Schon die Aussicht auf das Zustandekommen des Gesetzes hatte genügt, um eine Anzahl von Eisenbahnprojecten, an deren Ausführung man kaum mehr zu denken gewagt, lebensfähig zu gestalten, so zwar, dass binnen kurzer Zeit aus einem Kronlande (Böhmen) allein über hundert Concessionsgesuche bei der Regierung einliefen. Die Hoffnung, dass das neue Gesetz auf die Wiederbelebung der Industrie und Landwirthschaft von günstigem Einflusse sein werde, liess es begreiflich erscheinen, dass man der Erfüllung des von der Regierung gegebenen Versprechens erwartungsvoll entgegensah.

Vorlage eines Gesetzentwurfes durch den Handelsminister Freiherr v. Korb im Jahre 1879.

Durch den Gesetzentwurf, welchen der Handelsminister Freiherr v. Korb im Abgeordnetenhause am 29. November 1879 einbrachte und dessen Grundbestimmungen bis zum heutigen Tage für die gesetzliche Regelung des österreichischen Localbahnwesens massgebend geblieben sind, sollte die Regierung ermächtigt werden, bei Concessionirung neuer Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) nicht nur in Bezug auf den Bau und die Ausrüstung alle

[1]) Die erste auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1880 concessionirte Schmalspurbahn war die am 19. August 1889 dem Verkehr übergebene Steyrthalbahn, bei deren Eröffnung der Regierungsvertreter Sectionschef v. Wittek den bemerkenswerthen Ausspruch that: „Die Schmalspur ist kein Experiment, sondern ein Fortschritt.“ Am 31. Juli 1892 standen in Oesterreich nachstehende schmalspurige Localbahnen in Betrieb: Lambach-Gmunden 27·5, Steyrthalbahn 48, Mori-Riva 24, Salzkammergutlocalbahn 41, zusammen 140·5 Kilometer; ferner Dampftramways in einer Ausdehnung von 106 Kilometer, Zahnradbahnen 17·2 Kilometer. Die Länge der Schmalspurlinien in Bosnien und in der Herzegowina beträgt 514 Kilometer und in Ungarn (ohne Industriebahnen) 156 Kilometer.

thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint; ferner sollte die Regierung ermächtigt werden, Localbahnen von der in der Eisenbahnbetriebsordnung, sowie im Eisenbahnconcessionsgesetze ausgesprochenen Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der Post zu entheben. Gleichartige Erleichterungen in Bezug auf Bau und Betrieb sollten nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für schon bestehende Eisenbahnen zugestanden werden, wenn auf denselben oder einzelnen Zweig- oder Verbindungslinien der Localbetrieb mit ermässigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird. Die Benutzung der Reichsstrassen sollte gestatstet weden, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit der Strassenverkehres gefährdet würde, und zwar unter folgenden Voraussetzungen: Die Zulässigkeit und die Bedingungen der Strassenbenutzung sind durch die Strassenverwaltung im Einvernehmen mit der Eisenbahnaufsichtsbehörde festzustellen. Jedoch ist, unbeschadet der aus dem Bestande des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeiten, für die Strassenbenutzung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten. Die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung des benutzten Strassentheiles, sowie etwaige durch die fragliche Benutzung veranlasste Mehrkosten der Strassenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten der zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Strassenverkehres erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahnunternehmungen. Andere öffentliche Strassen können mit Zustimmung der zur Erhaltung verpflichteten Strassenverwaltungen zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden. Ausser diesen Zugeständnissen beantragte die Regierung, im Falle der Concessionsertheilung nachstehende Begünstigungen zu gewähren:

1. Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, bücherlichen Eintragungen, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der

Capitalsbeschaffung und Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, sowie für Verträge, betreffend den Grunderwerb, Bau und die Ausrüstung der Bahn bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres;

2. die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die bücherliche Eintragung der Prioritätsobligationen;

3. die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponsstempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren vom Tage der Concessionsertheilung an.

Inwiefern für einzelne Localbahnen etwa weitergehende finanzielle Unterstützungen seitens der Staatsverwaltung durch Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln oder auf sonstige Weise zuzugestehen wären, sollte in jedem einzelnen Falle besonders bestimmt werden.

Mit der Vorlage dieses Gesetzentwurfes verfolgte die Regierung einerseits den Zweck, den Bau von Localbahnen in der allernächsten Zeit zu ermöglichen, andererseits aber sollten auf Grundlage dieses Gesetzes Erfahrungen zur Schaffung eines endgiltigen Localbahngesetzes gewonnen werden.

Da der Gesetzentwurf im Wesentlichen keine anderen Begünstigungen enthielt, als solche, welche schon bisher für den Bau von Localbahnen gewährt wurden, so blieben seine Vortheile darauf beschränkt, dass nunmehr die Ausführung jedes einzelnen Projectes nicht an ein Specialgesetz gebunden sein sollte. Hierdurch glaubte man mit Recht das Zustandekommen von Localbahnen zu fördern, weil der schwerfällige legislative Apparat dieselben häufig der Gefahr aussetzte, gerade den für die Inslebensetzung des Unternehmens günstigen Moment zu versäumen. War man aber in dem Punkte einig, mit thunlichster Raschheit die nothwendigen Voraussetzungen für eine Wiederaufnahme des Eisenbahnbaues zu schaffen, so schien es doch, als ob das Zustandekommen des Gesetzentwurfes durch die parlamentarische Behandlung eine Verzögerung erfahren sollte.

Gesetzesantrag des Berichterstatters Abgeordneten Dr. Rieger.

Der zum Berichterstatter bestellte Dr. Rieger, einer der Führer der damaligen Majorität, legte einen selbstständigen Gesetzentwurf vor, welcher sich von der Regierungsvorlage in einigen wichtigen Punkten unterschied. Er beantragte, die

Concessionirung von Localbahnen, welche die Grenze eines Landes nicht überschreiten und sich nicht in Grenzbezirken bewegen, sowie vom Staate keinerlei finanzielle Unterstützung beanspruchen, möge nicht von Seite der Regierung und des Parlamentes, sondern von Seite der Statthalterei im Einvernehmen mit dem Landesausschusse ertheilt werden. Im Falle für eine solche Bahn eine finanzielle Unterstützung aus Landesmitteln gewährt würde, sollte die Concessionirung nur durch ein Landgesetz erfolgen können, während dem Ministerium in allen Fällen das Einspruchsrecht gewahrt bliebe. Den Gemeinden und Bezirksvertretungen sollte zum Zwecke der Unternehmung und Förderung des Baues von Localbahnen die Freiheit in Bezug auf die Verfügung über ihr Vermögen und ihren Credit gewahrt werden; der Landesgesetzgebung sollte es ferner vorbehalten bleiben, zu bestimmen, ob und in welchem Masse die Gemeinden zur Beschaffung des Grundes oder zu sonstigen Leistungen für einen sie treffenden Bahnbau herangezogen, bis zu welchem Masse Bezirks- und Gemeindevertretungen im Interesse eines Bahnbaues belastet werden können. Endlich sollte es der Landesgesetzgebung vorbehalten bleiben, einen im Verhältnisse zu dem Katastralreinertrage bemessenen Maximalpreis für zum Bau von Localbahnen zu enteignende Grundstücke festzusetzen. Dieser Entwurf, welcher ein wichtiges Zugeständniss an das autonomistische Princip bedeutete und früher oder später von demselben Uebelstande begleitet gewesen wäre, wie das Gesetz vom Jahre 1865 in Frankreich, wo eben der weitgehende Einfluss der Departements- und der Generalräthe eine Anzahl lebensunfähiger Linien hervorrief, welche dann der Staat übernehmen musste, begegnete so heftigem Widerspruch, dass nach längeren Berathungen und nachdem der Referent seinen Entwurf zurückgezogen und das Referat niedergelegt hatte, die Regierungsvorlage vom Eisenbahnausschusse zur Grundlage der Specialdebatte angenommen wurde.

Als der Gesetzentwurf am 6. März im Abgeordnetenhause zur Plenarberathung gelangte, wurde derselbe abermals von mehreren Seiten bekämpft; vor allem war es der Mangel einer Definition des Begriffes „Localbahn", welcher zu lebhaften Erörterungen Veranlassung gab.

Der Gesetzentwurf wurde als ein Curiosum bezeichnet, weil derselbe einen Verzicht der Prärogative der gesetzgebenden Körper zu Gunsten der Regierung enthalte. Dem gegenüber war es ein Leichtes, nachzuweisen, dass ein solcher Verzicht geleistet werden müsse, wenn die Regierung überhaupt etwas Zweckmässiges zu Stande bringen solle. Eine Begriffsbestimmung sei grundsätzlich vermieden worden, weil man bei einer solchen leicht Anlass geben könnte, dass alles nach der Schablone behandelt werde, und dass das, was in dieselbe nicht hineinpasst, von der Begünstigung des Gesetzes ausgeschlossen werde. Dem Ausschusse habe aber der Gesichtspunkt vorgeschwebt, dass das Gesetz überall da Anwendung finde, wo die Verhältnisse die Anwendung gestatten. Das Parlament konnte sich dieser Erwägung ebenfalls nicht verschliessen, und der von der Regierung vorgelegte Gesetzentwurf gelangte mit der Giltigkeitsdauer bis Ende des Jahres 1882 beinahe unverändert zur Annahme. Am 25. Mai 1880 erlangte das Gesetz[1]) die kaiserliche Sanction und trat am 5. Juni, als am Tage seiner Kundmachung, in Kraft, nachdem es früher noch durch die Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, womit Erleichterungen hinsichtlich der Verfügung und commissionellen Behandlung der Projecte für Local- und Schleppbahnen eingeführt wurden, eine zweckmässige Ergänzung erhalten hatte.[2])

Annahme der Regierungsvorlage durch den Reichsrath.

---

[1]) Siehe Anlage *A*.
[2]) Siehe Anlage *B*.

I. ABSCHNITT.

Die Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 56, beziehungsweise des Gesetzes vom 17. Juni 1887, R. G. Bl. Nr. 81.

Die Erwartungen, welche man an das Gesetz vom 25. Mai 1880, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen, geknüpft hatte, waren nicht unberechtigt; denn bald nach der Kundmachung desselben entwickelte sich eine ausgedehnte Bauthätigkeit, welche nicht nur beim inländischen, sondern auch beim ausländischen, namentlich deutschen Capitale kräftige Unterstützung fand. Während im Jahre 1880 101 Kilometer Eisenbahnen concessionirt wurden, belief sich im Jahre 1881 diese Zahl auf 500 Kilometer und 1882 wurden 322 Kilometer concessionirt. Es erwies sich daher als nothwendig, die Geltungsdauer des Gesetzes vom 25. Mai 1880 auf zwei Jahre (bis Ende 1884) zu verlängern. Bald jedoch trat schon ein Rückschlag ein, indem im Jahre 1883 nur noch 146 Kilometer zur Concessionirung gelangten. Dieses Ergebniss konnte immerhin als ein befriedigendes bezeichnet werden. Für die Minorität des Abgeordnetenhauses aber, welche inzwischen wiederholt Vorwürfe gegen die Regierung erhoben hatte, das Gesetz nicht richtig angewendet zu haben, war der Rückgang im Eisenbahnbau ein willkommener Anlass, um auf die Beseitigung des bisherigen Provisoriums und auf die Schaffung eines endgiltigen Localbahngesetzes hinzuwirken. Die Regierung, von derselben Absicht beseelt, war indes weit entfernt davon, ihre Befugnisse einschränken zu lassen, und richtete ihr Bestreben vielmehr dahin, eine periodische Verlängerung der ihr ertheilten Vollmachten in Zukunft zu vermeiden und diese auf unbegrenzte Dauer zu erlangen. Die Wendung, welche die Localbahnfrage hiermit in Oesterreich

Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1880 bis Ende 1884.

angenommen hat, lag keineswegs im Interesse der auf bestem Wege begriffenen Fortentwickelung des Eisenbahnwesens, allein sie erscheint von solcher principieller Bedeutung, dass es gestattet sein möge, auf dieselbe näher einzugehen.

Gesetzliche Definition des Begriffes einer „Localbahn".

Wie die Entwickelung des Localbahnwesens im Allgemeinen lange Zeit unter der Unklarheit des durch dasselbe zu befriedigenden Bedürfnisses zu leiden hatte, so mussten sich in Oesterreich besondere Schwierigkeiten von dem Augenblicke an ergeben, in welchem man die staatliche Einflussnahme auf das Localbahnwesen von einer gesetzlichen Definition des Begriffes einer „Localbahn", unter welcher Bezeichnung man in Oesterreich seit dem Jahre 1875 alle diejenigen Arten von Eisenbahnen, welche nicht Hauptbahnen ersten Ranges sind, zusammenfasst, abhängig machte und dadurch die Localbahnfrage zu einer Competenzfrage gestaltete. Ueberblickt man die allgemeine Tendenz der Gesetzgebung über die Localbahnen, so findet man, dass im allgemeinen bisher nur die Regelung ihrer finanziellen Verhältnisse versucht worden ist, während die dem steten Fortschritt unterworfenen technischen Bestimmungen im Verwaltungswege geregelt werden.[1]) Ein gleicher Vorgang wäre mit Rücksicht auf den Stand der Eisenhahngesetzgebung auch in Oesterreich möglich gewesen; denn das Eisenbahnconcessionsgesetz vom 14. September 1854 überlässt es im § 10 dem Ermessen der Staatsverwaltung, „einer Eisenbahnunternehmung nach den obwaltenden besonderen Verhältnissen eine oder die andere Verbindlichkeit zu erleichtern." Auch hat die Regierung unangefochten bis zum Jahre

[1]) Auch in dem preussischen Gesetze vom 28. Juli 1892, welches Kleinbahnen in folgender Weise definirt:

„Kleinbahnen sind die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nicht unterliegen. Insbesondere sind Kleinbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirkes oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Locomotiven betrieben werden" —

heisst es zum Schluss: ob die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 3. November 1838 vorliegt, entscheidet auf Anrufen der Betheiligten die Staatsverwaltung.

Eine ähnliche Bestimmung enthält der österreichische Gesetzentwurf vom Jahre 1886, betreffend die Strassenbahnen (Tramways).

1880, das ist dem Zeitpunkte, in welchem das Localbahngesetz in Wirksamkeit getreten ist, bau- und betriebspolizeiliche Vorschriften für Eisenbahnen erlassen. Es sei hier insbesondere auf den Handelsministerialerlass vom 19. April 1875 hingewiesen, durch welchen eine Reihe wesentlicher Erleichterungen für den Bau und Betrieb von Secundärbahnen bewilligt wurden. Die Competenz zur Concessionirung von Localbahnen, sowie zur Gewährung von Begünstigungen stand also schon vor dem Inkrafttreten des Localbahngesetzes ausser jedem Zweifel und die Regierung konnte mit diesem Gesetze nur eine allgemeine Regelung der finanziellen Verhältnisse von Localbahnen im Auge haben. Das Gesetz hat daher auch den Titel erhalten: „Gesetz, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen." Indem aber in das Gesetz technische Bestimmungen aufgenommen wurden, und Handelsminister Freiherr v. Korb dasselbe einmal als ein „Concessionsgesetz" bezeichnete, ist Raum für die irrthümliche Auffassung entstanden, dass das Recht der Regierung, eine Linie als Localbahn zu bestimmen, erst durch das Localbahngesetz begründet worden sei. Hieraus ergab sich dann weiter die Möglichkeit, bei Ertheilung einer jeden einzelnen Concession, ja sogar schon bei Vorconcessionen eine Controverse über die Frage hervorzurufen, ob diese oder jene Linie wirklich unter den Begriff einer Localbahn falle oder ob die Regierung nicht ihren Wirkungskreis überschritten habe. Nun könnte man glauben, dass vielleicht die im Localbahngesetze festgestellten finanziellen Begünstigungen die Befugnisse der Regierung ausserordentlich erweiterten und dass dieser Umstand die Nothwendigkeit einer Bestimmung des Begriffes einer Localbahn begründe, weil man sich sagen könnte, dass das Parlament die Steuerbegünstigung nur für solche Linien bewilligt sehen wollte, welche nach seiner Auffassung als Localbahnen anzusehen sind. Eine solche Auffassung erscheint aber nicht gerechtfertigt, denn das Parlament hat die Steuerbegünstigungen nicht ertheilt, um sich einen Einfluss auf die Bestimmung, ob eine Linie als Localbahn zu concessioniren sei oder nicht, zu sichern, sondern es konnte hierbei nur von der Erwägung ausgegangen sein, dass die Steuerbegünstigungen als ein Minimalausmass anzusehen sind, welches für Eisenbahnen und speciell für Secundär-

bahnen in den dem Localbahngesetz vorangehenden Jahren stets bewilligt wurde. In der Tendenz des Gesetzes war es ja von Anfang an gelegen, dadurch, dass die bisher üblichen Zugeständnisse nunmehr im Allgemeinen, je nach dem Ermessen der Regierung zur Anwendung gelangen sollten, fördernd auf die Entwickelung des Localbahnwesens einzuwirken. Eine Präventivmassregel gegen die Concessionirung von Linien, welche nach Ansicht des Parlamentes über den Rahmen einer Localbahn hinausgehen, konnte aber in dem aus der Steuerbegünstigung etwa abzuleitenden Einflusse des Parlamentes schon deshalb nicht erblickt werden, weil gegebenenfalls solche Linien auch ohne Steuerfreiheit gebaut werden können, in welchem Falle die Concessionirung auf Grund des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom Jahre 1854 erfolgen würde. Von einer Verkürzung des Rechtes der Gesetzgebung kann daher nicht die Rede sein, weil ihr Einfluss ja doch nur ein beschränkter ist, ein Einfluss, der sich nicht auf das Concessionsrecht erstreckt, sondern nur auf die zu ertheilende Steuerbefreiung, und in der Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880 im § 1 ausdrücklich festgestellt wurde, dass die Bestimmung, ob einer projectirten Eisenbahn die Eigenschaft einer Localbahn zukomme — insoweit darüber nicht ein Gesetz entschieden hat — vom Handelsministerium im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien schon bei Ertheilung der Vorconcession, also in einem Stadium, wo die Regierung zur Frage der Steuerbegünstigung noch gar nicht Gelegenheit hat, Stellung zu nehmen, getroffen wird, ohne dass diese Verordnung je eine Anfechtung erfahren hätte. Das Localbahngesetz bietet somit in dieser Richtung keinen Schutz, und es ist nicht richtig, wenn gesagt wurde, dass durch dieses Gesetz die Regierung ein wichtiges Vertrauensvotum erhalten habe, nachdem schon das Eisenbahnconcessionsgesetz die wichtigsten Vollmachten in die Hände der Regierung gelegt hatte. Es ergiebt sich aus dem Vorhergesagten, dass, wenn auch das Gesetz vom 25. Mai 1880 ausser Steuer- und Gebührenfreiheiten noch andere, das Wesen einer Localbahn bestimmende Begünstigungen aufgenommen hat, diese schon in dem Eisenbahnconcessionsgesetz vom Jahre 1854 begründet sind und aus diesem der Uebersichtlichkeit halber herübergenommen wurden.

Einflussnahme des Parlamentes auf die Concessionirung.

Es erscheint um so wichtiger, den Einfluss, welcher dem Parlamente auf die Concessionirung von Eisenbahnen zusteht, klarzulegen, weil es bedauerlich und der Entwickelung des österreichischen Eisenbahnwesens gewiss nicht zuträglich wäre, wenn für die Frage, ob eine Linie als Haupt- oder als Localbahn zu bauen sei, etwaige finanzielle Begünstigungen und nicht die jeweiligen Verkehrsbedürfnisse massgebend wären. Untersucht man die Berechtigung der für die Nothwendigkeit einer Begriffsbestimmung der Localbahn vorgebrachten Argumente an sich, so waren es vornehmlich solche Linien, denen die Eigenschaft einer Localbahn bestritten wurde, welche eine Verbindung zweier Hauptbahnen darstellen. Hat aber die Erfahrung nicht gezeigt, dass gerade diesen Linien im Localverkehr eine grosse Rolle zugewiesen ist? Freycinet hat sogar in seinem Eisenbahnprogramm vom Jahre 1878 den Grundsatz aufgestellt, dass eine der wesentlichsten Functionen der Localbahnen darin bestehen müsse, die grossen Bahnen an geeigneten Orten untereinander zu verbinden. Die Verbindungslinien sind auch in der Regel einer besonderen Berücksichtigung würdig, und es ist nur dankbar zu begrüssen, wenn das Zustandekommen solcher Linien dadurch begünstigt wird, dass sie auf einen gewissen Durchzugsverkehr zählen können. Mit Concurrenzbefürchtungen kann man auch zu weit gehen. Der Verwaltungsgerichtshof hat anlässlich der Beschwerde einer Hauptbahn gegen die Concessionirung einer Verbindungsbahn ausgeführt, „dass bei der geringen Länge des durch die Localbahn aufzuschliessenden Gebietes es nicht zweifelhaft sein könne, dass die projectirte Bahn für sich allein nur einen Localverkehr vermitteln könne, und dass sie für einen über das Localinteresse hinausgehenden Verkehr auf die betreffende Hauptbahn angewiesen ist". Das ursprüngliche Verkehrsgebiet der Hauptbahnen wird naturgemäss mit der Entwickelung des Eisenbahnwesens eingeengt, während die Bedeutung der Hauptbahnen in der Ausdehnung ihrer Linien erblickt werden muss, deren Werth mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes wächst.

Wenn aber die Unmöglichkeit einer gesetzlichen Begriffsbestimmung nach der geographischen Lage einer Linie dargethan ist, so kann dem Versuche, eine solche Bestimmung

vom Standpunkte der Verwaltung aufzustellen, insoweit dieselbe ihre bau- und betriebspolizeilichen Massnahmen dem vorhandenen Verkehrsbedürfnisse anzupassen bestrebt sein muss, eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden.[1])

Im Allgemeinen wird man aber an der Ansicht festhalten müssen, dass es für die Classification der Eisenbahnen keinerlei entscheidende Kriterien gebe, indem die Zahl der Mischungen, in der ihre Verkehrs- und Constructionseigenschaften erscheinen müssen, wenn sie ihrem jedesmaligen Zwecke entsprechen sollen, so vielfältig sind, wie die Bedürfnisse, denen sie zu dienen haben.[2])

Vorlage eines neuen Gesetzentwurfes im Jahre 1884.

Die Regierung mag wohl von ähnlichen Erwägungen geleitet gewesen sein, als sie am 14. März 1884 eine neue Vorlage, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen einbrachte, welche sich in ihren Grundzügen an die bisherige Vorlage anlehnte, aber einige wesentliche Ergänzungen enthielt. Die neue Vorlage wurde damit begründet, dass bei sorgfältigem Studium der einschlägigen Verhältnisse auf Grund der bis dahin gemachten Erfahrungen die Ueberzeugung gewonnen worden sei, dass die derzeit in Kraft stehenden gesetzlichen Normen im Allgemeinen vollkommen ausreichen, um Eisenbahnen minderer Ordnung aller Art in zweckmässiger und ökonomischer

---

[1]) Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen unterscheidet nach den Beschlüssen der vom 28. bis 30. Juli 1886 in Salzburg abgehaltenen Technikerversammlung des Vereines:

1. Normalspurige Nebenbahnen (Spurweite = 1435 Millimeter), welche zwar in ihrem Oberbau im Wesentlichen mit den Hauptbahnen übereinstimmen, auf welche daher sowohl Locomotive, als auch Wagen der Hauptbahnen übergehen können, bei welchen aber die Fahrgeschwindigkeit von 40 Kilometer in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf, und für welche, dem auf ihnen zu führenden Betriebe entsprechend, erleichternde Bestimmungen platzgreifen dürfen;
2. normal- oder schmalspurige Localbahnen, die dem öffentlichen Verkehre, jedoch vorwiegend dem Localverkehre zu dienen haben, mittelst Dampfkraft durch Adhäsionsmaschinen betrieben werden, bei welchen ferner der grösste Raddruck in der Regel nicht mehr als 5000 Kilogramm beträgt und die Fahrgeschwindigkeit von 30 Kilometer in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf.

[2]) Weeber, Der staatliche Einfluss auf die Entwickelung der Eisenbahnen minderer Ordnung. Wien 1878.

Weise sicherzustellen. Die bisherigen gesetzlichen Normen hätten gerade wegen ihrer Allgemeinheit und des Fehlens schablonisirender, technischer und sonstiger Einzelbestimmungen bei sachgemässer und zugleich möglichst coulanter Durchführung von Seite der zuständigen Verwaltungsbehörden sich als vorzugsweise geeignet erwiesen, bei der Concessionirung neuer Bahnen fördernd einzuwirken. Die Abänderungen, welche die neue Regierungsvorlage enthielt, lassen sich in nachstehenden Punkten zusammenfassen: Im Artikel 1 wurde in der Parenthese, in welcher, wie im Gesetze vom 25. Mai 1880 die üblichen Bezeichnungen von Eisenbahnen minderer Ordnung angeführt wurden, auch die Bezeichnung „Dampftramway" aufgenommen. Die Dauer der für Localbahnen zu gewährenden Befreiung von Steuern und Gebühren, welche im Gesetze vom 25. Mai 1880 auf dreissig Jahre festgesetzt war, sollte auf zwanzig herabgesetzt werden. Neu war ferner die Bestimmung, betreffend die Umwandlung der im Gesetze vom 13. December 1862 festgesetzten Stempelgebühr von den Personenfahrkarten in eine mit 3 Procent des Fahrpreises sammt Agiozuschlag zu bemessende Procentualgebühr.

Abänderungen gegenüber dem Gesetz vom 25. Mai 1880.

Was die den Localbahnen seitens der Staatsverwaltung zuzuwendenden finanziellen Begünstigungen betrifft, so sollte die Regierung in Hinkunft auch ermächtigt sein, im Falle der Uebernahme einer Localbahn in Staatsbetrieb die Betriebsauslagen auf Grund der zu ermittelnden voraussichtlichen Selbstkosten zu pauschaliren, eine Bestimmung, welche als eine sehr wirksame, gleichwohl aber den Staat eigentlich nicht belastende Begünstigung der Localbahnunternehmung hingestellt wurde. Während nach Artikel 8 des Localbahngesetzes vom 25. Mai 1880 die Gewährung weitergehender finanzieller Unterstützungen für einzelne Localbahnen von Seiten der Staatsverwaltung durch Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln oder auf sonstige Weise nur von der speciell einzuholenden legislativen Ermächtigung abhängig gemacht wird, sollte nunmehr hiefür eine gewisse allgemeine Directive von allerdings mehr grundsätzlicher Bedeutung geschaffen werden. Es wurde nämlich festgesetzt, dass derartige, nach wie vor auf dem Wege der Gesetzgebung zu gewährende finanzielle Unterstützungen nur für solche Local-

Grundsätzliche Bestimmungen für die finanzielle Hilfeleistung des Staates.

bahnen in Aussicht gestellt werden, bezüglich deren Durchführung die erforderlichen Geldmittel von den Interessenten ungeachtet der von denselben bethätigten Opferwilligkeit nicht vollständig aufgebracht werden können und demnach das Zustandekommen der Bahn von der Gewährung einer staatlichen Unterstützung abhängt. Eine weitere Ergänzung betraf die dem Staate seitens der Localbahnunternehmungen einzuräumende Befugniss, die Localbahn oder einzelne Strecken derselben im Wege der Péage gegen angemessene, nöthigenfalls im Enteignungswege festzusetzende Vergütung für an dieselbe anschliessende Staatsbahnlinien zu benutzen. Hierdurch sollte die Möglichkeit geschaffen werden, einzelne Theilstrecken grösserer Staatsbahnnetze zunächst als Localbahnen durch Privatunternehmer herstellen zu lassen und erst in der Folge in das Staatsbahnnetz einzubeziehen. In Bezug auf die Ausgabe von Prioritätsobligationen sollten die bisher in der Regel auferlegten Beschränkungen als ausnahmslose gesetzliche Anordnung Geltung erlangen. Es sollte nämlich die Ausgabe von Prioritäten bis zur Vollendung und Inbetriebsetzung gänzlich und auch nach diesem Zeitpunkte insolange ausgeschlossen bleiben, als nicht die Verzinsung und Tilgung in den factisch erzielten und als dauernd gesichert anzusehenden Reinerträgnissen der Bahn ausreichende Bedeckung findet. Von principieller Wichtigkeit sind die Bestimmungen über die Benützung öffentlicher Strassen für die Anlage von Localbahnen, welche mit Rücksicht auf die gewonnenen Erfahrungen im Interesse der Entwickelung des Systems der Dampfstrassenbahnen sich in Zukunft nicht nur auf Reichsstrassen, sondern auch auf die nichtärarischen öffentlichen Strassen erstrecken sollten. Hierbei war der Gesichtspunkt massgebend, dass die Strassenbenutzung die Sicherheit des Strassenverkehres nicht gefährden dürfe; dass dieselbe im Allgemeinen unentgeltlich zu gestatten sei, dass jedoch aus diesem Anlasse denjenigen Organen, welchen die Strassenverwaltung obliegt, keine Mehrbelastung erwachsen dürfe. Bezüglich der Benutzung nichtärarischer öffentlicher Strassen wurde die principiell wichtige Beschränkung aufgenommen, dass andere Bedingungen als die sich aus strassenpolizeilichen Rücksichten ergebenden, den Bahnunternehmungen nicht auferlegt werden dürfen. Rücksichtlich der

Benutzung öffentlicher Strassen.

Benutzung der Reichsstrassen sollte die politische Landesbehörde im Einvernehmen mit den Eisenbahnaufsichtsbehörden entscheiden, bei nichtärarischen Strassen sollte die Entscheidung auf Grund des mit den Eisenbahnaufsichtsbehörden zu pflegenden Einvernehmens durch den Landesausschuss im Einverständniss mit den politischen Landesbehörden erfolgen. Wenn zwischen den beiden letzteren eine Einigung nicht zu Stande kommt, so hätte das Ministerium des Inneren im Einvernehmen mit dem Handelsministerium zu entscheiden. Endlich sollte die Frage geregelt werden, nach welchen Concessionsnormen solche Localbahnen zu behandeln seien, welche nicht mit Dampfkraft, sondern mit anderen Motoren, z. B. Elektricität, betrieben werden, dann ob die für Localbahnen überhaupt zulässigen Begünstigungen und Erleichterungen auch auf Localbahnen der letzteren Art und auf Pferdebahnen amerikanischen Systemes anwendbar seien, welche nicht auf Grund des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, sondern auf Grund der Allerhöchsten Entschliessungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867 vom Handelsministerium concessionirt werden. In dieser Beziehung glaubte die Regierung, dass bei den Eisenbahnen, welche nach den sonstigen Bedingungen ihrer Anlage und des Betriebes unter die Bestimmungen des Eisenbahnconcessionsgesetzes fallen, von der Beschaffenheit des Motors abgesehen werden könne und die vollständige Gleichstellung der Localbahnen, welche mit Dampfkraft betrieben, mit denjenigen, welche auf der Anwendung eines anderen Motors beruhen, gerechtfertigt erscheine. Den Pferdebahnen amerikanischen Systemes sollten die gleichen Begünstigungen zugestanden werden, was insbesondere auf die Strassenbenutzung von Wichtigkeit war, indem hierdurch Competenzconflicten, wie sie sich zwischen dem Handelsministerium und der Wiener Commune in Angelegenheit der Wiener Tramwaygesellschaft wiederholt ergeben haben, in Zukunft vorgebeugt werden sollte. Als Geltungsdauer des Gesetzes wurde die Zeit bis zum 31. December 1887 in Vorschlag gebracht und dieser längere Zeitraum damit begründet, dass die bisherigen Verhältnisse voraussichtlich noch eine Reihe von Jahren andauern würden.

Behandlung von elektrischen Eisenbahnen und Pferdebahnen.

Eine baldige Erledigung dieses Gesetzentwurfes war mit Rücksicht auf den vorgeschrittenen Sessionsabschnitt

kaum zu erwarten, und die Regierung sah sich daher, da die Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1880 nur bis Ende December 1884 sich erstreckte, wieder veranlasst, um eine Verlängerung dieses Gesetzes bis 1. Juli 1886 nachzusuchen. Bis dahin konnte man hoffen, dass die Berathungen über den am 14. März 1884 eingebrachten Gesetzentwurf zum Abschlusse gelangt sein würden. Die Angriffe der Minorität des Abgeordnetenhauses in Bezug auf die Anwendung des Localbahngesetzes wiederholten sich jetzt in verschärftem Masse, und die Frage, ob die Regierung nicht ihre Befugnisse überschritten habe, nahm alsbald eine gewisse politische Tendenz an, die vornehmlich gegen den damaligen Handelsminister Freiherrn v. Pino gerichtet war. Schon in der Sitzung vom 10. December 1884 wurde die Anfrage an die Regierung gestellt, ob es richtig sei, dass auf Grund des Localbahngesetzes eine Vorconcession für eine Eisenbahn von Stry-Chodorow-Podwoloczyska ertheilt worden sei, und ob die Regierung diese Bahn auch als Localbahn zu concessioniren beabsichtige. Der Abgeordnete Dr. Herbst bestritt das Recht der Regierung, diese Linie als Localbahn zu concessioniren, mit dem Hinweis darauf, dass dieselbe gegen 200 Kilometer lang sei und schon deshalb nicht als Localbahn angesehen werden könne. Hiergegen wendete sich Sectionschef Dr. R. v. Wittek, welcher sagte, es sei ganz wohl denkbar, dass auch diese Bahn als Localbahn im eigentlichen Wortsinne zur Ausführung komme, jedenfalls könne hiefür die Kilometerzahl nicht den Ausschlag geben. Es hat sich bei dieser Gelegenheit aber wieder gezeigt, dass die Opposition des Abgeordnetenhauses gesonnen war, einen Einfluss auf die Concessionirung von Localbahnen auszuüben, der gesetzlich nicht begründet war; denn selbst zugegeben, dass die im Gesetz vom 25. Mai 1880 vorgesehene Steuerbegünstigung dem Reichsrathe einen Einfluss auf die Concessionirung von Localbahnen sicherte, so ist doch zu berücksichtigen, dass die Regierung im vorliegenden Falle bei Ertheilung der Vorconcession, welche das Recht auf Ertheilung einer definitiven Concession nicht begründet, zur Frage der Steuerbegünstigung, aus welcher etwa der gesetzliche Einfluss abgeleitet werden könnte — noch gar nicht Gelegenheit hatte, Stellung zu nehmen. Ebenso

bemängelte die Minorität des Abgeordnetenhauses die Handhabung des Localbahngesetzes anlässlich der Concessionirung der Localbahn St. Pölten-Tulln mit der Begründung, dass dieselbe eine Verbindung von Hauptbahnen darstelle. Wenn in diesem Falle auf das ungarische Localbahngesetz hingewiesen wurde, welches die Concessionirung derartiger Verbindungsbahnen ausdrücklich dem Parlamente vorbehält, so hat die Erfahrung hinlänglich gezeigt, dass diese Vorsicht überflüssig war, indem bei derartigen Verbindungslinien das Gesetz dadurch umgangen werden kann, dass zunächst die Linien wenige Kilometer vor den Verbindungspunkt der zweiten Hauptbahn gezogen werden und das Parlament sodann in die Zwangslage versetzt wird, die fehlende Verbindung unter allen Umständen als Localbahn zu concessioniren. Als nun die Berathung über die von der Regierung vorgeschlagene Verlängerung des Localbahngesetzes begann, beantragte die Minorität einen Zusatzantrag, nach welchem gewisse Eisenbahnlinien von der Bewilligung der Regierung ausgenommen werden sollten, nämlich solche, welche wesentlich auch dem Transitverkehr zu dienen bestimmt sind, oder sich als Parallelbahnen einer bestehenden Hauptbahn darstellen oder zwei Hauptbahnen verbinden. Solche Linien sollten nur durch besondere Gesetze concessionirt werden können. Hingegen beharrte die Regierung auf ihrem Standpunkte. Der Regierungsvertreter Sectionschef v. Wittek wies nach, es werde nicht leicht sein, dieser Anforderung in der Praxis mit jener Bestimmtheit zu entsprechen, wie sie für ein Gesetz, welches für die Bestimmung des Vollmachtsbereiches der Regierung Grenzen stellt, erforderlich ist. Der Begriff „wesentlich", sagte der Regierungsvertreter, sei doch ein ausserordentlich relativer, und es müsste in jedem einzelnen Falle gefragt werden, ob denn die Benutzung einer Bahn für den Durchgangsverkehr als eine „wesentliche" angesehen werden könne oder nicht. Wenn man unter „wesentlich" die vorzugsweise Theilnahme am Durchgangsverkehr verstehe, so müsse dem entgegengehalten werden, dass selbst bei den österreichischen Hauptbahnen dieser Verkehr in zweiter Linie stehe. Nur bei dem nicht garantirten Ergänzungsnetze der Nordwestbahn betrage derselbe ungefähr 60 Procent des Gesammtverkehrs. Was den Antrag

Antrag der Minorität des Abgeordnetenhauses, das Concessionirungsrecht der Regierung einzuschränken.

auf Ausschliessung von Parallelgeleisen betrifft, so bestimme schon das Eisenbahnconcessionsgesetz vom Jahre 1854, dass Parallelbahnen nicht gebaut werden dürfen, und auch die erworbenen Rechte der bestehenden Privatbahnen schliessen den Bau von Parallelbahnen aus. Was aber die Verbindungslinien betrifft, so seien von der Gesammtzahl der bisher concessionirten Linien nicht weniger als 54 Procent solche Linien, oder die doch zum Zweck eines solchen Anschlusses gebaut worden sind. Es würde also nach der bisherigen Auffassung und dem Bedürfnisse der Bevölkerung nach Vervollständigung der Schienenwege eine wenig zusagende Beschränkung darin liegen, wenn der Anschluss an zwei Punkte von Hauptbahnen als ein mit dem Begriff der Localbahn nicht zu vereinbarender Bau hingestellt würde. Endlich würde der Ausschluss solcher Bahnen, die man bisher als Localbahnen zu betrachten gewohnt ist, aus der Begriffsbestimmung des Gesetzes kein für das Zustandekommen derselben günstiges Präjudiz in sich schliessen, und keine Aufmunterung für die Interessenten bilden, abgesehen davon, dass die im legislativen Wege erfolgte Ertheilung der finanziellen Begünstigungen einen Widerspruch enthält, indem man für Bahnen Begünstigungen giebt — und dies wurde ja von Dr. Herbst für jeden einzelnen Fall zugestanden —, denen man im Text des Gesetzes die Beschaffenheit als solche aberkannt hat. Erst nach einer langwierigen Debatte wurde der Antrag der Minorität abgelehnt und die von der Regierung beantragte Verlängerung des Gesetzes vom 25. Mai 1880 bis Juli 1886 zum Beschluss erhoben, welchem Beschlusse auch das Herrenhaus seine Zustimmung ertheilte.

Verlängerung des Gesetzes vom 25. Mai 1880 bis 1. Juli 1886.

Die Reichsrathssession war inzwischen abgelaufen. In der Thronrede, mit welcher der Kaiser am 26. September 1885 den neugewählten Reichsrath eröffnete, wurden zwar „die Erleichterungen für das Zustandekommen localer Schienenwege" in besonderer Weise betont, jedoch die Vorlage von 1884 vorläufig nicht wieder eingebracht. Die Regierung unterzog diese vielmehr einer wiederholten Prüfung, wobei es sich als wünschenswerth herausstellte, sowohl in principiellen Punkten als auch in Bezug auf mehrere Einzelbestimmungen Abänderungen durchzuführen. Einer bei der

Vorberathung der früheren Regierungsvorlage im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses gegebenen Anregung folgend, entschloss sich die Regierung vor Allem, die früher versuchte Einbeziehung der Strassenbahnen einschliesslich der Pferdebahnen in den Geltungsbereich der für Localbahnen aufzustellenden gesetzlichen Normen fallen zu lassen, die Localbahnen und die Strassenbahnen getrennt zu behandeln und die letzteren zum Gegenstande einer besonderen Vorlage zu machen.

Vorlage neuer Gesetzentwürfe am 18. Juni 1886; besondere Behandlung der Strassenbahnen (Tramways).

Diese Studien nahmen längere Zeit in Anspruch und erst am 18. Juni 1886 wurden zwei Gesetzentwürfe eingebracht, von denen der eine die Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen enthielt, während der andere die Anlage und den Betrieb von Strassenbahnen (Tramways) regelte. Mit diesen beiden Gesetzentwürfen beabsichtigte die Regierung eine abschliessende Regelung des ganzen Localeisenbahnwesens im weiteren Sinne und bezweckte insbesondere eine gesetzliche Normirung des Strassenbenutzungsrechtes für Localbahnen im engeren Sinne (Dampftramways) selbst gegen den Willen der zur Erhaltung nichtärarischer Strassen Verpflichteten, andererseits die Abtrennung der Pferdebahnen von den Localbahnen im engeren Sinne und die Ueberweisung der ersteren unter die Bestimmungen der Gewerbeordnung bei uneingeschränkter Wahrung der Zuständigkeit des Selbstverwaltungskörpers in Bezug auf das Strassenbenutzungsrecht.

Die nunmehr beantragte gesetzliche Regelung des Localbahnwesens wurde damit begründet, dass ebensowenig, als es bisher gelungen sei, eine wissenschaftlich und legislativ ausreichende Begriffsbestimmung für Localbahnen im Allgemeinen aufzustellen, eine ausreichende Unterscheidung zwischen Localbahn und Dampftramway thunlich erscheine. Das in technischer Beziehung sich zunächst aufdrängende, anscheinend zur Unterscheidung vollkommen ausreichende charakteristische Merkmal der Dampftramway, das ist die Anlage derselben gleich den Pferdebahnen auf öffentlichen Strassen in solcher Art, dass die Schienen nicht über die Strassenfläche hervorragen und demnach der übrige Strassenverkehr durch die Bahnanlage und deren Betrieb nicht gestört wird, stelle sich in administrativer und verkehrs-

politischer Hinsicht als ganz ungenügend heraus, wenn erwogen werde, dass einerseits die als Dampftramways projectirten und als solche bezeichneten Eisenbahnen zumeist nicht auf öffentlichen Strassen angelegt, sondern auf eigenem selbstständigen Bahnkörper geführt werden, und dass andererseits auch Localbahnen sich auf längeren oder kürzeren Strecken der bestehenden öffentlichen Strassen unter ganz ähnlichen technischen Voraussetzungen bedienen, wie die Dampftramways. Die Dampftramway könne füglich nur als eine erhebliche Erleichterung in der Anlage und dem Betriebe zulassende besondere Abart der Localbahnen im Allgemeinen angesehen werden, und es sei kein Zweifel, dass alle die Erwägungen, welche für die einheitliche Behandlung des Eisenbahnwesens überhaupt sprechen, sowohl auf Dampftramways als auf Localbahnen, die ganz oder theilweise bestehende öffentliche Strassen benutzen, volle Anwendung finden. Die Regierung beantragte daher, dass Dampftramways und überhaupt mit mechanischen Motoren betriebene Strassenbahnen, unbeschadet der für dieselben zulässigen weitgehenden gesetzlichen und administrativen Erleichterungen, für Localbahnen erklärt, hingegen Pferdebahnen mit der Bestimmung für den localen Personenverkehr aus dem Gebiete des eigentlichen Eisenbahnwesens ausgeschieden und unter die concessionirten Gewerbe eingereiht würden.

Inhalt des Gesetzentwurfes vom Jahre 1886, betreffend die Localbahnen.

Der Gesetzentwurf, „womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden",[1]) schliesst sich zum grösseren Theile an die frühere Regierungsvorlage an. In Bezug auf die Nothwendigkeit einer weiteren Verlängerung der durch das ursprüngliche Localbahngesetz der Regierung eingeräumten Ermächtigung, weitgehende Erleichterungen und finanzielle Begünstigungen für Localbahnen auf administrativem Wege einzuräumen, sowie um die Entbehrlichkeit neuer Concessionsnormen für Localbahnen und die schon bei den Verhandlungen über das ursprüngliche Localbahngesetz mehrfach erörterte Unthunlichkeit einer gesetzlichen Begriffsbestimmung der Localbahnen darzuthun, verwies die Regierung in der Begründung auf die günstigen Ergebnisse des bisherigen Localbahngesetzes. Auf

[1]) Anlage *C.*

Grund desselben seien bisher Locallinien in der Gesammtausdehnung von 1964·5 Kilometer concessionirt und ausserdem die Vorverhandlungen behufs Concessionirung von Localbahnen in der Gesammtlänge von 307·8 Kilometer im Wesentlichen zum Abschluss gebracht worden; ausserdem lagen dem Handelsministerium gegen fünfzig Projecte für Localbahnen in der Gesammtlänge von etwa 1600 Kilometer mit einem veranschlagten Kostenaufwand von etwa 80 Millionen Gulden zur Behandlung vor.

Die Artikel 1 bis 5 des neuen sind im Wesentlichen gleichlautend mit den einschlägigen Bestimmungen des älteren Entwurfes. Dagegen haben die Bestimmungen des Artikels 6 zum Zwecke grösserer Präcision und zur Beseitigung der hierüber in der Praxis bisher entstandenen Zweifel eine den Wünschen der Finanzverwaltung entsprechend veränderte Fassung erhalten. Der neuen Vorlage liegt insbesondere die Absicht zugrunde, dass die zu gewährende Stempel- und Gebührenbefreiung der Localbahnunternehmung selbst zum Vortheil gereichen, demnach nur bezüglich solcher Verträge, Eingaben, Urkunden und bücherlicher Eintragungen eintreten soll, bei welchen die Localbahnunternehmung selbst als vertragsschliessende oder sonst unmittelbar betheiligte Partei erscheint. Im Artikel 6 ist weiter, in dem Bestreben, das Zustandekommen neuer Localbahnen durch möglichst weitgehende finanzielle Begünstigungen zu fördern, die Maximaldauer der bei Concessionirung neuer Localbahnen einzuräumenden Befreiungen von Erwerb- und Einkommensteuer, welche im Entwurfe des Jahres 1884 von 30 auf 20 Jahre herabgesetzt wurde, im Einklange mit der einschlägigen Bestimmung des Localbahngesetzes vom 25. Mai 1880 und mit dem diesfalls in der Berathung der früheren Regierungsvorlage im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses gefassten Beschluss „mit höchstens 30 Jahren", vom Tage der Concessionsertheilung gerechnet, festgesetzt worden. In den Artikeln 7 und 8 sind die finanziellen Begünstigungen, welche den Localbahnunternehmungen von Seite der Staatsverwaltung zugewendet werden können, mit einigen Ergänzungen und Erweiterungen aufgenommen. Insbesondere ist die schon in dem früheren Gesetzentwurfe vorgesehene Uebernahme von Localbahnen in Staatsbetrieb gegen Pau-

schalirung der Betriebskosten ergänzt, einerseits durch die in Vorschlag gebrachte Ermächtigung der Regierung zur Gewährung ausgedehnter finanzieller Erleichterungen in Bezug auf Modalität des Anschlusses bereits bestehender oder erst künftig herzustellender Localbahnen, welche in vom Staate betriebene Hauptbahnen einmünden, sowie hinsichtlich der Besorgung des Stationsdienstes in den Anschlussbahnhöfen, andererseits durch die Ausdehnung der für die Staatseisenbahnverwaltung festgestellten Ermächtigungen auf Gewährung gleichartiger Zugeständnisse von Seite der Verwaltung vom Staate garantirter Eisenbahnen für von denselben zu betreibende oder anzuschliessende Localbahnen. Die im Artikel 9 des früheren Gesetzentwurfes enthaltenen Einschränkungen hinsichtlich der Ausgabe von Prioritätsobligationen sind mit Rücksicht auf praktische Erfahrung im Artikel 10 des neuen Gesetzentwurfes in der Art allgemeiner gefasst, dass die Entscheidung über die ausnahmsweise Zulässigkeit solcher Prioritätenausgabe dem Ermessen der Regierung vorbehalten werden soll. In den Artikeln 11 bis einschliesslich 20 sind für Benutzung öffentlicher Strassen zur Anlage und zum Betriebe von Localbahnen vollständig neue Bestimmungen aufgestellt. Wenn der Entwurf ausser der schon im Gesetze vom 25. Mai 1880 enthaltenen Bedingung für die Benutzung von Reichsstrassen zur Anlage von Localbahnen, wonach die Sicherheit des Strassenverkehres durch den Bahnbetrieb nicht gefährdet erscheinen dürfe, als weitere Voraussetzung für die Zulassung des Bahnbetriebes auf der Strasse noch namhaft macht, 1. dass auch durch die Anlage der Bahn die Sicherheit des Strassenverkehres nicht gefährdet erscheinen und 2. dass weder durch die Anlage noch durch den Betrieb die Benutzbarkeit der Strasse leiden dürfe, so hebt die Begründung der Regierungsvorlage ausdrücklich hervor, dass durch diese Erweiterung des Textes keineswegs sachliche Aenderungen des geltenden Gesetzes beabsichtigt sind, dass sie vielmehr nur den Zweck einer genauen Begriffsbestimmung verfolgen. Unter „leiden des Strassenverkehres" sei insbesondere nicht die immerhin mögliche Beeinträchtigung desselben durch Polizeivorschriften zu verstehen, da der Erlass solcher besonderen Vorschriften bei der Verwendung der Strasse für Bahnzwecke wohl nie zu umgehen sein

werde. Dass der Strassenverkehr leide, werde vielmehr nur dann behauptet werden können, wenn in Folge der Anlage oder des Betriebes der Bahn die Bewältigung des gewöhnlichen Verkehres unmöglich wäre oder auf erhebliche Schwierigkeiten stossen würde. Wesentlich abweichend von dem derzeit geltenden Gesetze sind dagegen die Bestimmungen des Entwurfes hinsichtlich solcher öffentlicher Strassen, die nicht Reichsstrassen sind. Der Artikel 6 des Gesetzes vom 25. Mai 1880 bestimmt diesfalls, dass die Benutzung solcher Strassen zur Anlage von Localbahnen, insoweit die Inanspruchnahme über das im Eisenbahnconcessionsgesetze vorgesehene Mass hinausgehe, nur mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten zulässig sei. Nun ist schon früher auf die vielfachen Uebelstände hingewiesen worden, welche sich in volkswirthschaftlicher Beziehung und mit Rücksicht auf die Zwecke der Eisenbahnpolitik aus den bisherigen Gesetzbestimmungen ergeben haben. In der Begründung zur Regierungsvorlage wird zugestanden, dass diese Uebelstände bei der niedersten Kategorie der Eisenbahnen, nämlich bei den Pferdebahnen, nicht so fühlbar seien, dass hinsichtlich dieser Bahnen eine Aenderung der geltenden Normen unbedingt nothwendig wäre. Was dagegen die Localbahnen im engeren Sinne anlange (Dampftramways), so sei nicht zu bezweifeln, dass bei Aufrechterhaltung des im Gesetze vom 25. Mai 1880 unbeschränkt ausgesprochenen Zustimmungsrechtes der Fall eintreten könne, dass höhere Interessen der Gesammtheit oder eines beträchtlichen Theiles der Gesammtheit vor Localinteressen zurücktreten müssen. Die Regierung sei gern geneigt, die Autonomie der Strassenverwaltungskörper, so weit dies nur immer thunlich sei, zu wahren, wolle aber andererseits auf ein Mittel nicht verzichten, welches geeignet wäre, unbegründete Ansprüche der autonomen Körperschaften auf das richtige Mass zurückzuführen. Als ein solches Mittel wurde das Princip der Enteignung anerkannt, ein Princip, das in keinem System des Privatrechtes fehlt und auch nur die Beugung von Interessen untergeordneter Bedeutung unter Interessen höherer Ordnung im Auge hat. Bei der Uebertragung dieses Principes in den vorliegenden Gesetzentwurf hat dasselbe eine wesentliche, einer namhaften Ab-

schwächung gleichkommende Modification in der Art erfahren, dass durch die zwangsweise Heranziehung der Strassen für Eisenbahnzwecke nicht die Aufhebung der Rechte der autonomen Körperschaften an der Strasse bewirkt und der Strasse ihre bisherige Bestimmung nicht entzogen, vielmehr nur die Benutzung der Strasse ermöglicht werden soll. Demgemäss sollte die Betretung dieses Weges dann jederzeit ausgeschlossen bleiben, wenn die Benutzung der Strasse durch die Localbahn mit der ursprünglichen Bestimmung der Strasse zur Vermittlung des gewöhnlichen Verkehres nicht vereinbar wäre. Während der Gesetzentwurf vom Jahre 1884 die Entscheidung darüber, ob eine nichtärarische Strasse zur Benutzung für eine Localbahnstrecke zur Verfügung gestellt werden soll oder nicht, den autonomen Behörden, den Ländern, Bezirken und Gemeinden abnahm und auf den Staat übertrug, enthielt der neue Entwurf ein unwesentliches Zugeständniss an die autonomen Behörden, wenn auch jetzt das Zustandekommen einer Localbahn an dem Widerstande der letzteren nicht mehr scheitern sollte. Wäre nämlich in Zukunft die Zustimmung der berufenen Behörden zur Strassenbenutzung nicht zu erlangen, so könnte auf Grund des vorliegenden Gesetzentwurfes, wenn die Gemeinnützigkeit vom Staate anerkannt ist, die Statthalterei aussprechen, dass die Benutzung der Strassen durch die Eisenbahnen zulässig sei, indem sie ein Enteignungserkenntniss fällt. Sobald dies geschehen ist, obliegt es der Strassenverwaltung, anzugeben, welche Leistungen und Verpflichtungen die Localbahnunternehmung als Benutzerin der Strasse erfüllen muss; es sei dies die Erfüllung der Bedingungen, welche aus strassenpolizeilichen Rücksichten vorgeschrieben werden; ferner die Bestreitung der Kosten für die Erhaltung der benutzten Strassen. Ist aber der Eigenthümer der Strasse der Ansicht, dass er für die Benutzung derselben ein besonderes Entgelt verlangen könne, so müsste er sich an das zuständige Gericht wenden. Es hätte also in Zukunft über die Frage der Strassenbenutzung die politische Landesbehörde zu entscheiden, während die Entscheidung über ein zu beanspruchendes besonderes Entgelt den Gerichten zusteht.

Inhalt des Gesetzentwurfes vom Jahre 1886.

Die Vorlage des „Gesetzentwurfes, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Strassen-

betreffend die Strassenbahnen (Tramways).

bahnen (Tramways) getroffen werden",[1]) deren Concessionirung bisher durch das Handelsministerium auf Grund der Allerhöchsten Entschliessungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867 erfolgte, ist vorzugsweise deshalb erfolgt, weil ausreichende Bestimmungen über die Benutzung öffentlicher Strassen zur Anlage und zum Betriebe von Strassenbahnen nicht vorhanden sind. In dem vorliegenden Gesetzentwurf wird der gewerbsmässige Betrieb von Strassenbahnen (Tramways), welche mit animalischer Kraft betrieben werden und zur Beförderung im Ortsverkehr dienen, unter die concessionirten Gewerbe, und zwar unter die Unternehmungen für periodischen Personentransport eingereiht. Auf solche Strassenbahnen sollen künftighin nicht die für Eisenbahnen erlassenen Gesetze und Verordnungen, sondern die allgemeinen Gewerbe-, Bau- und Polizeivorschriften Anwendung finden. Unter Ortsverkehr versteht der Gesetzentwurf einen engeren Localverkehr, das heisst jenen allgemein bekannten tramwayartigen Verkehr, welcher weniger die Verbindung räumlich getrennter Verkehrscentren, als vielmehr den Verkehr innerhalb grösserer Gemeindegebiete, geschlossener Ortschaften und deren näherer Umgebung zum Gegenstand hat, welcher Verkehr sich durch zahlreiche, nicht voneinander entfernte Haltestellen und die vorzugsweise Benutzung des betreffenden Verkehrsmittels auf relativ kurzen Strecken charakterisirt. Die Vorfrage, ob eine Strassenbahn dem vorgeschriebenen Ortsverkehr zu dienen habe, sei vom Handelsministerium noch vor der Concessionsertheilung zu entscheiden. Die Concessionsertheilung bezüglich solcher Strassenbahnen soll im Allgemeinen der politischen Landesstelle und nur, wenn die Strasse das Verwaltungsgebiet einer politischen Gemeinde überschreitet, dem Ministerium des Inneren zustehen. Ein gesetzliches Erforderniss bei Verleihung der Concession ist die Zustimmung der zuständigen Strassenbehörden, und zwar bei Reichsstrassen der politischen Landesstelle, bei nichtärarischen öffentlichen Strassen des zur Strassenerhaltung verpflichteten Strassenverwaltungskörpers oder der gesetzlich zur Ertheilung einer solchen Zustimmung berufenen Behörden und Organe.

---

[1]) Anlage *D.*

Parlamentarische Behandlung der Regierungsvorlagen des Jahres 1886.

Als diese beiden Entwürfe dem Eisenbahnausschusse überwiesen wurden, konnte an eine Erledigung derselben in dem betreffenden Sessionsabschnitte nicht mehr gedacht werden. Da aber die Wirksamkeit des mit Gesetz vom 28. December 1884 verlängerten Localbahngesetzes sich nur bis zum 1. Juli 1886 erstreckte, so wäre wieder die Gefahr entstanden, dass vom 1. Juli an bis zum Zustandekommen eines endgiltigen Gesetzes Steuer- und Gebührenbegünstigungen für projectirte wichtige Localbahnen im administrativen Wege nicht hätten gewährt werden können. Um dem vorzubeugen, wurde im Eisenbahnausschuss die Nothwendigkeit, noch im laufenden Sessionsabschnitte eine legislative Vorsorge zu treffen, einhellig anerkannt. Ueber den einzuschlagenden Weg gingen jedoch die Meinungen auseinander. Die Minorität beantragte den Erlass eines Specialgesetzes, in welchem eine Reihe von Localbahnen, deren Zustandekommen in der nächsten Zeit erwartet wurde — es waren dies die Linien Reichenberg-Gablonz, Traismauer-Krems-Sigmundsherberg, Prossnitz-Triebitz, Linz-Urfahr-Aigen, Marienbad-Karlsbad — aufgezählt waren. Dagegen glaubte die Majorität, im Hinblick auf den naheliegenden und auch nach den Mittheilungen der Regierung ernstlich ins Auge zu fassenden Fall, dass neben den aufgezählten noch weitere Localbahnprojecte in nächster Zukunft zur Concessionirung reifen dürften, an Stelle der speciellen eine allgemeine Verlängerung der Bestimmungen des Localbahngesetzes dem Hause in Vorschlag bringen zu sollen. Uebrigens gab auch die Majorität ihrer Ueberzeugung dahin Ausdruck, dass das baldige Zustandekommen eines definitiven Localbahngesetzes, wozu durch die Regierungsvorlage die erforderliche Unterlage nunmehr gegeben sei, mit allem Nachdruck angestrebt werden müsse. Aus diesem Grunde beantragte die Majorität die Frist für die Verlängerung des bestehenden Gesetzes nur auf die Zeit bis Ende des Jahres 1886, also auf einen Termin, innerhalb dessen man den Abschluss der parlamentarischen Verhandlungen über die beiden Regierungsvorlagen erwarten durfte. Nachdem das Abgeordnetenhaus den Minoritätsantrag abgelehnt hatte, wurde die Verlängerung des Gesetzes vom 25. Mai 1880 bis Ende des Jahres 1886 beschlossen und in der Person des Abgeordneten Dr. v. Bilinski ein Referent

bestellt, welcher sofort beim Wiederzusammentritt des Reichsrathes seinen Bericht zu erstatten habe.

Als der Reichsrath im October 1886 wieder seine Berathungen aufnahm, trat der Eisenbahnausschuss alsbald zusammen, um diesen Bericht entgegen zu nehmen. In demselben waren einige nicht unwesentliche Aenderungen an der Regierungsvorlage vorgenommen; zunächst sollte bei Artikel 8 die Bestimmung aufgenommen werden, dass die Betheiligung der Regierung auch in Form einer Erträgniss- oder Zinsengarantie zum Ausdrucke kommen könne. In Bezug auf die Benutzung nichtärarischer Strassen beantragte der Referent, für den Fall, dass zwischen den Zustimmungsberechtigten und der Localbahnunternehmung hinsichtlich der von dieser angestrebten Benutzung einer nichtärarischen öffentlichen Strasse ein Uebereinkommen nicht zu Stande kommen sollte, den Zusammentritt einer Commission, bestehend aus dem Präsidenten des Oberlandesgerichtes, in dessen Sprengel die Strasse gelegen ist, und aus zwei von diesem Oberlandesgerichte aus seiner Mitte zu wählenden Mitgliedern. Dem Erkenntniss dieser Commission sollte die Wirkung eines Enteignungserkenntnisses zukommen. Endlich beantragte der Referent einen Zusatzantrag, wonach bezüglich der auf dem Strassenkörper liegenden Strecken von Localbahnen das im § 8 des Eisenbahnconcessionsgesetzes dem Staate vorbehaltene Heimfallsrecht keine Anwendung zu finden hätte und die Regierung ermächtigt werde, insoweit Theile der bezeichneten Strassenbahn ausserhalb des Strassenkörpers liegen, das Heimfallsrecht des Staates an diesen Theilen des Unternehmens aufzugeben.

In der Generaldebatte, in welcher der neuernannte Handelsminister Marquis v. Bacquehem die Vertretung der Regierung übernommen hatte, wurde zunächst die Frage aufgeworfen, ob die in den jüngsten Regierungsvorlagen im Gegensatz zu den früheren Vorlagen gemachte Eintheilung der Localbahnen geeignet sei, die Localbahnfrage dauernd zu regeln, oder aber, ob die Vollmacht nur auf eine bestimmte Zeitdauer ertheilt werden sollte. So wie früher die Begriffsabgrenzung nach oben hin Schwierigkeiten machte, war es jetzt nach unten hin der Fall. Nach der Regierungsvorlage sind als Strassenbahnen diejenigen Localbahnen anzusehen, welche mit animalischer Kraft betrieben werden,

lediglich der Personenbeförderung dienen und überdies nur für den Ortsverkehr bestimmt sind. Es wurde nun gefragt, warum der animalische Motor eine principielle Aenderung des Unternehmens im Gegensatz zu einem mechanischen Motor bewirken soll? Ferner: was denn unter Ortsverkehr im Gegensatz zu Localbahnverkehr zu verstehen sei? Dabei wurde der Ansicht Ausdruck gegeben, es bestehe kein praktisches Bedürfniss, die städtischen Strassenbahnen auszuscheiden. Der einzige Grund, welchen die Regierung hiefür anführe, sei die Aehnlichkeit derselben mit anderen Unternehmungen für den Personentransport, es werde jedoch hierbei die Bedeutung der Eisenschienen unterschätzt. Gegenüber diesen Bedenken erwiderte der Handelsminister, die Regierung sei bemüht gewesen, das bestehende Localbahngesetz nach den gemachten Erfahrungen zu ergänzen und überhaupt das Localbahnwesen thunlichst zu fördern. Auf die Schwierigkeiten übergehend, welche einer lebhaften Bauthätigkeit entgegenstehen, bemerkte der Minister: Die Hindernisse waren immer finanzielle, nämlich die Placirung desjenigen Capitaltheiles, der kein Erträgniss erwarten lässt. Was die gegen den Abschluss von Betriebsverträgen gemachten Einwendungen betrifft, erinnerte der Minister an die der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anlässlich der an dieselbe ertheilten neuen Concession auferlegten Verpflichtungen in Bezug auf die Förderung von Localbahnen. Die Staatsverwaltung könne da nicht zurückbleiben, was ihr um so leichter sei, als sie den grossen Apparat ihrer Centralverwaltung besitzt, dessen Kosten durch die Einbeziehung anschliessender Localbahnen nicht erhöht werden. Bisher wurde stets die Bedeckung der Selbstkosten durch eine auf das Kilometer bemessene Mindestvergütung gefordert. Die Frage sei jetzt, ob die Gesetzgebung einen Schritt weiter gehen solle. In Bezug auf die von einer Seite angeregte Beschränkung der Dauer des Gesetzes gab der Minister zu erwägen, inwieweit dies mit der beabsichtigten principiellen Regelung der Frage der Strassenbenutzung vereinbar sei. Eine von anderer Seite vorgeschlagene Bestimmung, betreffend die Leistung eines Entgeltes für die Benutzung der Reichsstrassen, erklärte der Minister als unvereinbar mit der allgemeinen, die Localbahn begünstigenden Tendenz.

Die Schwierigkeiten, welche in der Generaldebatte zu Tage getreten sind, hatten in der Specialdebatte eine solche Gestaltung angenommen, dass die Hoffnung auf eine baldige Erledigung der Gesetzentwürfe immer mehr schwinden musste. Insbesondere war es die vorgeschlagene zwangsweise Benutzung nichtärarischer Strassen, welche zu bedeutsamen Kundgebungen seitens der Landeshauptstädte Anlass bot. In einem am 25. April 1887 in Wien abgehaltenen österreichischen Städtetag bezeichnete der Bürgermeister der Stadt Wien die betreffenden Gesetzentwürfe als einen schweren Schlag gegen die Autonomie der Gemeinden, und es wurde eine Resolution gefasst, dass unter allen Umständen an dem freien Verfügungsrechte der Gemeinden über das Strassenwesen festgehalten werden müsse. Der Städtetag wendete sich besonders auch gegen die beantragte Abgrenzung des Begriffes der Pferdebahn von dem der Dampftramways. Es wurde darauf hingewiesen, dass jede Strassenbahn durch eine Ausdehnung des Personentransportes auf den Gütertransport oder durch eine Veränderung des Betriebsmotors der Aufsicht der Strassenverwaltung ohne weiteres entzogen werden könne, wodurch für die Gemeinde eine gefährliche Rechtsunsicherheit entstehen müsste. Neben der Frage des Strassenbenutzungsrechtes war es insbesondere die von der Regierung verlangte Ermächtigung zum Abschluss von Betriebsverträgen, welche mit Rücksicht auf die ungünstigen, in Ungarn gemachten Erfahrungen die Erledigung der Gesetzentwürfe sehr erschwerte. Um aber die seit Anfang des Jahres 1887 bestehende Lücke nicht zum Nachtheil des öffentlichen Verkehres noch weiter bestehen zu lassen, entschloss sich der Ausschuss, die finanziellen nebst einigen anderen, keinem Widerspruch begegnenden Bestimmungen der Regierungsvorlage herauszuheben und dem Abgeordnetenhause in Form eines besonderen Gesetzentwurfes mit Giltigkeitsdauer bis 1890 vorzulegen. Hierdurch sollte dem öffentlichen Verkehrsbedürfnisse Rechnung getragen, zugleich aber dem Ausschusse die nöthige Zeit zum Studium der übrigen Bestimmungen der Regierungsvorlage gegeben werden. Das Abgeordnetenhaus stimmte diesem Antrage zu und auch das Herrenhaus zeigte sich mit dieser wiederum vorläufigen Lösung der Localbahnfrage einverstanden. Am 17. Juni 1887 erlangte das unter diesen

Stellungnahme des österr. Städtetages.

Annahme eines besonderen, vom Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses ausgearbeiteten Gesetzentwurfes.

Umständen geschaffene Gesetz die kaiserliche Sanction und trat am 23. Juni, als am Tage der Publicirung, in Wirksamkeit.[1])

Gesetz vom 17. Juni 1887.

Vergleicht man die Bestimmungen dieses Gesetzes mit dem Wortlaute des Gesetzes vom 25. Mai 1880, so ergiebt sich, dass die Artikel 1 bis 8 mit den einschlägigen Bestimmungen des Entwurfes vom 18. Juni 1886 im wesentlichen übereinstimmen, insoweit sie aber von dem Gesetze vom 25. Mai 1880 abweichen, bereits früher erörtert worden sind. Der Artikel 7 des Entwurfes vom 18. Juni 1886 ist in das Gesetz nicht aufgenommen worden. Eine Veränderung der im Entwurf vom Jahre 1886 enthaltenen und in das Gesetz vom 17. Juni 1887 aufgenommenen Bestimmungen ist nur bezüglich der Ausgabe von Prioritätsobligationen erfolgt. Das im Artikel 9 des Gesetzes vom 17. Juni 1887 behandelte Recht, betreffend die Ausgabe von Prioritätsobligationen, war im Gesetze vom 25. Mai 1880 gänzlich übergangen, hatte dagegen in der Regierungsvorlage vom Jahre 1886 eine Beschränkung erfahren, welche in das Gesetz vom 17. Juni 1887 mit dem Zusatze übergegangen ist, dass die Prioritäten, mit Rücksicht auf die Erfahrungen, welche man mit dem Goldagio gemacht hat, nur auf österreichische Währung lauten dürfen. Für das Strassenbenutzungsrecht sind in dem Gesetze vom 17. Juni 1887 dieselben Bestimmungen wie im Gesetze vom 25. Mai 1880 beibehalten. Nur mit Rücksicht darauf, dass in der Provinz Niederösterreich ein Landesgesetz besteht, nach welchem zur Anlage von Localbahnen auf allen nichtärarischen öffentlichen Strassen ausserhalb Wiens der Landesausschuss seine Zustimmung zu geben hat, wurde im Artikel 10 nach den Worten „der zur Erhaltung Verpflichteten" eingeschaltet: „beziehungsweise jener Behörden oder Organe, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benutzung der Strasse seitens der Localbahnunternehmung nach den bestehenden Gesetzen berufen sind".

Einfluss der gesetzlichen Bestimmungen auf die Entwickelung des Localbahnwesens.

Wenn die Tendenz der österreichischen Localbahngesetzgebung ursprünglich dahin gerichtet war, die Privatunternehmung für den Localbahnbau heranzuziehen, so lässt sich nicht leugnen, dass die Entwickelung, welche das Localbahnwesen in den ersten Jahren genommen hat, die

---

[1]) Anlage *E*.

Berechtigung dieser Tendenz erwiesen hat. Seitdem das Gesetz vom 25. Mai 1880 in Kraft getreten ist, sind au Grund dieses Gesetzes, sowie des Gesetzes vom 17. Juni 1887 bis Ende 1891 im Ganzen 109 Linien mit 3044 Kilometer concessionirt worden. Ueber die Entwickelung des Localbahnwesens in dem erwähnten Zeitraum giebt nachstehende Darstellung Aufschluss. Es wurden concessionirt:

Jahr	Linien		Kilometer	
1880	7	Linien	100·2	Kilometer
1881	20	"	501·1	"
1882	15	"	322·3	"
1883	7	"	146·5	"
1884	10	"	426·5	"
1885	10	"	300·4	"
1886	18	"	602·9	"
1887	—	"	—	"
1888	8	"	130·5	"
1889	6	"	129·8	"
1890	6	"	252·3	"
1891	2	"	131·5	"
	109	Linien	3044	Kilometer.

Von den concessionirten 109 Linien sind 20 auf Grund des Vertrages mit der österreichisch-ungarischen Staatsbahngesellschaft vom 10. und 12. November 1882 und des Vertrages mit der Ferdinands-Nordbahn vom 10. Januar und 17. Juli 1885 ohne Belastung des Staatsschatzes und bei der Ferdinands-Nordbahn auch ohne Belastung der Interessenten sichergestellt werden. Weitere 15 Linien sind auf Grund von directen Staatsunterstützungen zu Stande gekommen.[1]) Die weitaus grössere Anzahl der concessionirten Localbahnen ist daher auf die Initiative der Privatunternehmung zurückzuführen. In dieser Richtung kann man jedoch in den letzten Jahren einen Stillstand wahrnehmen. Diese Erscheinung, welche am besten durch den Ausspruch des Handelsministers v. Bacquehem im Eisenbahnausschusse charakterisirt wird: „dass die Schwierigkeiten, welche dem Zustandekommen der Localbahnen entgegenstehen, immer finanzieller Natur seien," drängt mit unabweisbarer Nothwendigkeit dazu, den finanziellen Be-

[1]) Siehe Anlage J.

dingungen für das Zustandekommen solcher Linien in Zukunft grössere Aufmerksamkeit zuzuwenden, als es bisher der Fall war.

Untersuchung der Ursachen, welche der Entwickelung des Localbahnwesens entgegenstehen.

Bei näherer Untersuchung der Ursachen, welche einem Aufschwunge des Localbahnwesens in Oesterreich entgegenstehen, zeigt es sich bald, dass man der Individualität dieses Eisenbahnsystems nicht genügend Rechnung trägt, indem man den Localbahnbau, sowie den Eisenbahnbau überhaupt ausschliesslich als Gegenstand eines Capitalunternehmens betrachtet. Das Verlangen nach einer Localbahn wird aber nicht rege durch den Wunsch, mit ihrem Baucapitale zu speculiren, sondern dasselbe entspringt dem Bedürfnisse nach einer besseren Communication, welche den Interessen der betreffenden Productionsgebiete dienen soll. Deshalb hat die Eisenbahnpolitik der Regierung bei der Concessionirung von Localbahnen mit Recht den Standpunkt festgehalten, dass sämmtliche Vortheile einer zu erbauenden Localbahn den Interessenten zugute kommen sollen, und aus diesem Grunde hat sich die Staatsverwaltung einerseits den weitgehendsten Einfluss auf die Tarife und das Einlösungsrecht gesichert, dort aber, wo es möglich war, die Einführung des Staatsbetriebes zur Bedingung gemacht.

Darf es aber nicht darauf ankommen, dass sich eine Localbahn rentirt, liegt die Berechtigung für ihr Zustandekommen vielmehr darin, dass sie überhaupt nutzt, dann darf man bei der weiteren Ausgestaltung des Localbahnnetzes auf eine Bethätigung des privaten Unternehmungsgeistes nicht mehr in der bisherigen Weise rechnen, sondern es unterliegt keinem Zweifel, dass sich die mitwirkenden Kräfte bei dem Baue von Localbahnen anders zusammensetzen müssen, als dies bei den Hauptbahnen der Fall ist. In erster Linie wird es nicht die Börse oder der fernerstehende Capitalist sein, welche die Initiative zu ergreifen haben, sondern Staat, Land und Gemeinde müssen sich zum Förderer des örtlichen Interesses machen und die Bedingungen für eine gedeihliche Entwickelung des Localbahnwesens schaffen. Indem aber das Zustandekommen einer Localbahn von der Mitwirkung mehrerer Factoren abhängig ist, handelt es sich darum, eine Organisation zu schaffen, innerhalb welcher jedem einzelnen

der angeführten Factoren das Mass seiner Verpflichtung zugewiesen wird.[1])

Organisation des Localbahnwesens.

Eine Organisation des österreichischen Localbahnwesens hätte nicht nur den Zweck, den verschiedenen zur Mitwirkung heranzuziehenden Factoren das Mass ihrer Verpflichtungen zuzuweisen, die Organisation würde vielmehr erst die Interessenten in die Lage versetzen, die zu einer umfassenden Localbahnbauthätigkeit nothwendigen Mittel in entsprechender Weise zu beschaffen. Es ist bekannt, dass es bisher in Oesterreich nicht möglich war, den gesunkenen Geldzinsfuss im Interesse des Localbahnwesens zu verwerthen, obwohl man die Berechtigung für den Ausbau des Eisenbahnnetzes zum nicht geringen Theile gerade in dem niedrigen Zinsfusse erblicken muss. Denn lassen die Interessen des örtlichen Verkehres den Bau von Localbahnen als Gebot der Nothwendigkeit erscheinen, so ermöglicht die grosse, im Geldzinsfuss seit einigen Jahren eingetretene Veränderung, dass heute Eisenbahnlinien gebaut werden können, an deren Zustandekommen man noch vor wenigen Jahren kaum denken durfte. Der billige Zinsfuss aber hat sich bisher nur auf fest verzinsliche Werthe erstreckt.

Anwendung des Principes der Zinsengarantie.

Soll derselbe im Interesse der Förderung neuer Localbahnen zur Verwerthung kommen, so müsste die zu schaffende Organisation ihren Schwerpunkt auf die Schaffung fest verzinslicher Werthe legen, und es ist kein Zweifel, dass die Interessentenkreise auf diesem Wege, sowie bei Anwendung des Annuitätenprincipes für eine umfassende Betheiligung am Localbahnbaue gewonnen werden können.[2])

[1]) Siehe: Die Organisation des belgischen Nebenbahnwesens. Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1886.

Zur Nebenbahnfrage in Oesterreich. Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1887.

Reform der Gesetzgebung für Localbahnen, von Hofrath Max R. v. Pichler, „Neue freie Presse", 26. Mai 1887.

Die Organisation des Localbahnwesens in Oesterreich, „Presse", 3. August 1886.

[2]) Die Aufnahme der Zinsengarantie für das Localbahnwesen, welche inzwischen in einzelnen Fällen — zum erstenmale wieder im Jahre 1888 bei der Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg — wiederholt angewendet wurde, ist von uns schon in der im Jahre 1886 veröffentlichten Studie „Das Localbahnwesen in Oesterreich" empfohlen worden. Diese Studie ist zu dem Ergebniss gelangt, „dass, insoweit eine Erweiterung der Zugeständnisse im Concessionsverfahren einer

Resolution des Abgeordnetenhauses, betreffend die principielle Regelung der Finanzirung

Die Nothwendigkeit einer solchen Organisation hat auch das Abgeordnetenhaus anerkannt, und der Referent, Abgeordneter Dr. v. Bilinski, hat unter Hinweis auf die im „Archiv für Eisenbahnwesen" veröffentlichte Studie über das belgische Nebenbahnwesen eine Resolution beantragt, „welche das in Belgien mit grösstem Erfolge angewendete Annuitätenprincip in den Vordergrund der durch die Regierung zu unternehmenden Studien stellt" und die Regierung auffordert, „die principielle Regelung der Finanzirung der Localbahnen unter Festhaltung einer Betheiligung des Staates, der Länder, Bezirke und Gemeinden, sowie der sonstigen Interessenten in reifliche Erwägung zu ziehen und eine entsprechende Gesetzvorlage einzubringen". Diese Resolution wurde vom Abgeordnetenhause zum Beschlusse erhoben.

Bethätigung der Privatspeculation auf dem Gebiete des Localbahnbaues keinen genügenden Spielraum mehr zu bieten vermag, es Aufgabe des Staates ist, den Selbstverwaltungskörpern vor Allem durch Gewährung moralischer Unterstützung, wie sich eine solche aus dem Principe der Zinsengarantie für die von den Selbstverwaltungskörpern zu übernehmenden Verpflichtungen ergeben würde, die Mittel zur Entfaltung einer mit ihren Kräften in Einklang stehenden Thätigkeit zu bieten." „Es wird die Erkenntniss reifen," heisst es daselbst, „dass die Anwendung dieses Subventionirungssystems den Bau von Localbahnen am wirksamsten fördern wird, weil durch dasselbe der Schwerpunkt der Subventionirung vom Bau auf den Betrieb gelegt und eine rationelle Exploitirung angebahnt wird."

II. ABSCHNITT.

Das Gesetz, betreffend die Förderung des Localbahnwesens in Steiermark, vom 11. Februar 1891.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass der steiermärkische Landesausschuss aus der oben erwähnten Resolution die Anregung empfangen hat, eine Organisation des Localbahnwesens innerhalb des Landes Steiermark ins Leben zu rufen. Die diesbezüglichen Bestrebungen bestimmten den Landesausschuss, eine Gesetzesvorlage, „betreffend die Förderung des Localbahnwesens in Steiermark", einzubringen, welche in der Landtagssitzung vom 18. November 1890 einhellig angenommen wurde und am 11. Februar 1891 die allerhöchste Sanction erhielt.

Gesetz, betreffend die Förderung des Localbahnwesens in Steiermark vom 11. Febr. 1891.

Die Grundzüge dieses Gesetzes[1]) lassen sich dahin zusammenfassen, dass die Ausführung der im allgemeinen Landesinteresse gelegenen Localbahnen, falls die dabei betheiligten Interessenten ausser Stande sein sollten, die erforderlichen Geldmittel aufzubringen — durch die Landesvertretung zu geschehen habe, dass weiters die Bau- und Betriebsconcession entweder von dieser selbst erworben oder die von Privatunternehmungen erworbenen Concessionen zur Durchführung gebracht werden. Das Land Steiermark hat zu diesem Zwecke einen gesondert zu verwaltenden, im Wege eines Landes-Eisenbahnanlehens zu beschaffenden Localeisenbahnfonds im Höchstbetrage von 10,000.000 Gulden zu bilden. Dieser Fonds kann zum Bau von Localbahnen nur dann herangezogen werden, wenn die Interessenten, dann der Staat oder beide zusammen wenigstens ein Drittel des Gesammterfordernisses à fonds

[1]) Siehe Anlage F.

perdu oder die Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerth zusichern; oder wenn von denselben auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall, dass die Betriebsüberschüsse der Localbahn zur Bedeckung der vierprocentigen Verzinsung, dann der Amortisationsquote nicht hinreichen, Zuschüsse von mindestens drei Achtel des Gesammterfordernisses zu leisten. Die unmittelbare Ueberwachung des Betriebes erfolgt durch das auf Grund des Gesetzes vom 11. Februar 1891 errichtete Landeseisenbahnamt, unbeschadet des den Staatsorganen gesetz- oder concessionsmässig zustehenden Aufsichtsrechtes. Der Betrieb solcher Localbahnen ist in der Regel durch die angrenzenden Bahnverwaltungen, eventuell in eigener Regie zu führen. Für jede Localbahn ist eine besondere Betriebsrechnung zu führen.

Auf Grund des erwähnten Gesetzes hat der steiermärkische Landesausschuss am 4. März 1891 als erste Serie 4,000.000 Gulden des in 90 Jahren rückzahlbaren Landes-Eisenbahnanlehens von 10 Millionen Gulden mit dem Zinsfusse von 4 Procent zum Course von 98 Procent begeben. Der Erlös ist für den Bau der Linien: 1. Kapfenberg-Seebach, 2. Stainz-Wieseldorf, 3. Pöltschach-Gonobitz, 4. Cilli-Wöllan, bestimmt.

Principielle Einwendungen gegen das steiermärkische System.

Die Wirksamkeit des steiermärkischen Systems ist eine zu kurze, um ein abschliessendes Urtheil zu gestatten, allein die Mängel, welche demselben anhaften, treten schon jetzt klar zu Tage. Das Gesetz vom 11. Februar 1891 sichert wohl der Staatsverwaltung den weitgehendsten Einfluss auf Bau und Betrieb, allein hier liegt nicht der Schwerpunkt einer Organisation des Localbahnwesens. Dieser liegt in der finanziellen Frage, von deren gedeihlicher Lösung allein es abhängt, ob die Entwickelung des Localbahnwesens in ausreichendem Masse gesichert ist. Ernste Bedenken muss vor Allem der Umstand einflössen, dass durch die Gewährung der Landesgarantie bis zu zwei Drittel des Anlagecapitales in das Landesbudget ein unsicherer Factor eingeführt wird, dessen Einfluss auf die Gestaltung der Landesfinanzen sich vorläufig nicht absehen lässt. Die Aufgaben der Länder auf dem Gebiete des Schulwesens, der Landescultur und der Strassenerhaltung sind so weit-

gehende, ihre Einnahmen im Gegensatze zu den Staatseinkünften aber derart begrenzte, dass das Eintreten eines Landes in das Gebiet der Eisenbahnbau-Unternehmung als nicht berechtigt angesehen werden kann. Wenn das steiermärkische Landeseisenbahnamt mit noch so grossem Eifer die Anlagekosten der zu erbauenden Localbahnen herabzudrücken bestrebt ist, so kann es doch gegen die Individualität der Eisenbahn nicht ankämpfen, welche es mit sich bringt, dass eine im Laufe der Zeit zur Blüthe gelangende Eisenbahnlinie in den ersten Jahren ihrer Entwickelung ein ungünstiges Ergebniss liefert. Aus diesem Grunde wird das auf begrenzte Einnahmen angewiesene Landesbudget selbst bei der grössten Vorsicht auf eine unsichere Grundlage gestellt, und die nächste Folge davon wird die sein, dass andere Bedürfnisse, deren Befriedigung naturgemäss in den Bereich der autonomen Landesverwaltung fällt, zurückgestellt werden müssen.

Die erste und wichtigste principielle Einwendung gegen das steiermärkische System besteht demnach darin, dass die Betheiligung des Landes zu sehr in den Vordergrund tritt, anstatt dass eine Organisation geschaffen worden wäre, welche Staat, Land, Gemeinden und die sonstigen Interessenten in entsprechender Weise herangezogen hätte.

Neben der Gefahr, welche das steiermärkische System für die Landesfinanzen in sich birgt, hat dasselbe aber auch jede Bethätigung der Privatunternehmung auf dem Gebiete des Localbahnbaues unterdrückt. Allerdings steht das Recht der Concessionsverleihung der Staatsverwaltung zu, allein das Land, als der bei der finanziellen Hilfeleistung massgebendste Interessent, hat es stets in seiner Macht, durch seine Haltung in der Subventionsfrage das Aufkommen einer Privatunternehmung zu verhindern. Dies ist auch thatsächlich der Fall. Das Land, von dem Bestreben geleitet, die voraussichtlich finanziell günstigeren Linien in seiner Hand zu vereinigen, begegnet mit Misstrauen jeder Privatunternehmung. Hier drängt sich die Frage auf, ob es nicht vielmehr Aufgabe des Landes wäre, die zunächst weniger rentablen, aber einem Verkehrsbedürfnisse entgegenkommenden Linien zu unterstützen, anstatt seine Mittel fest-

zulegen in einigen wenigen Linien, welche bei entsprechender Unterstützung auf die Privatunternehmung ausgeführt hätte?

Gesetzentwurf, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung in Böhmen.

An diese Bestrebungen schliesst sich der Antrag des Abgeordneten Dr. Mattuš an, welcher dem Gesetzentwurfe, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung in Böhmen, zu Grunde liegt;[1]) dieser weicht von dem steiermärkischen System nur insoweit ab, als das Land die Localbahnen nicht grundsätzlich selbst bauen soll. In Hinsicht auf die finanzielle Betheiligung nähert sich der Gesetzentwurf jedoch dem steiermärkischen System, indem das Land Böhmen bis zu 70 Procent des Bauaufwandes eine vierprocentige Zinsengarantie zu übernehmen oder ein vierprocentiges Hypothekardarlehen bis zur selben Höhe zu gewähren hätte. In der Eingabe, welche der Antragsteller dem Landesausschusse überreichte, erläutert derselbe an einem concreten Beispiele die Finanzoperation, wie er sich dieselbe vorstellt.

Er sagt:

„Ziehen wir ein Project in Erwägung, welches einen Aufwand von ganzen zwei Millionen erfordern würde.

Anspruch auf die Unterstützung des Landes hätte das Project nur dann, wenn die Interessenten zu dem Aufwande 20 Procent leisten würden, d. i. in unserem Falle 400.000 fl., und wenn der Staat 10 Procent beitragen würde, gleich 200.000 fl. Für diese 600.000 fl. würden die Interessenten und der Staat Stammactien im vollen Nominalwerthe erhalten.

Vor Allem würde der Landesausschuss zu prüfen haben, ob das Project dem allgemeinen Besten entspricht und in diesem Falle würde er dessen Unterstützung dem Landtage beantragen, und zwar:

a) Durch Zusicherung von vier Procent Zinsen und Amortisationen aus der Eisenbahnanleihe, welche bis zur Hälfte des ganzen Aufwandes (in unserem Beispiele bis zu einer Million) auf der Bahn selbst bücherlich sichergestellt werden würde. In erster Reihe wird hierbei an die Landesbank des Königreiches Böhmen gedacht, welche, sowie bei Communal- und Meliorations-Schuldverschreibungen, die

---

[1]) Anlage G.

gleiche Sicherheit bietet, dass sie nach ihren Statuten (§ 2 *d*) solche Anleihen gewiss billiger gewähren kann, als wenn solche anderswo beschafft werden müssten. Aus diesem Grunde wäre die Ermächtigung hierzu in den Gesetzentwurf aufzunehmen.

Das Land würde sich jedoch das Recht vorbehalten, selbst Eisenbahnschuldverschreibungen auszugeben, wenn die Nothwendigkeit oder der Vortheil dies erheischen würde.

b) Durch Bewilligung von fünf Procent des Gesammtaufwandes (in unserem Beispiele 100.000 fl.) zur Uebernahme von Prioritätsactien, welche Anspruch auf eine vierprocentige Verzinsung von der Dividende der Stammactien hätten."

„Nehmen wir an," führt Dr. Mattuš weiter aus, „dass im Laufe eines Jahres fünf solcher Projecte zur Ausführung gelangen würden. In diesem Falle würde man im Lande zehn Millionen Gulden verbauen, was gewiss zur Belebung der heimischen Industrie, zur Beschäftigung der Arbeiter wohlthätig wirken würde. Der Beitrag des Landes würde in diesem Falle 500.000 fl. betragen, welcher Betrag als Investitionsauslage nicht in das Landesbudget gehören würde. Diese Summe würde man auf Rechnung der Landesanleihe von 10 Millionen Gulden ausgeben, und könnte z. B. durch die Landesbank mittelst Ausgabe von Communalschuldscheinen beschafft werden, wodurch das Landesbudget mit der fünfprocentigen Annuität auf 50 Jahre per 25.000 fl. belastet würde; der Jahresbeitrag von 25.000 fl. neben der Garantie von Zinsen aus den Eisenbahnschuldverschreibungen würde also genügen, damit im Lande wichtige Eisenbahnen im Betrage von 10 Millionen Gulden gebaut werden! Wenn wir annehmen, dass im Laufe von zehn Jahren auf diese Art jährlich Localbahnen für 10 Millionen erbaut werden, würde die Gesammtausgabe 100 Millionen Gulden betragen. Zu so einem nicht geahnten, unsere Hoffnungen weit überragenden volkswirthschaftlichen Werke möchte das Land nur ein Gesammtopfer von 5 Millionen Gulden beitragen."

Aus dieser im Wortlaute wiedergegebenen Erläuterung geht hervor, dass Dr. Mattuš das Gesammtopfer des Landes mit jenem Betrage berechnet, welcher in seinem Antrage für die Uebernahme von Prioritätsactien vorgesehen ist, und er

geht somit von der Voraussetzung aus, dass das Land aus dem Titel der Zinsengarantie eine Belastung nicht erfahren werde. Diese Annahme steht im Widerspruche mit dem Ernste, den man sich sonst in Oesterreich in der Beurtheilung finanzieller eisenbahnfachlicher Fragen angeeignet hat, und soll hier eine weitere Widerlegung nicht erfahren. Sagt doch Dr. Mattuš selbst an einer anderen Stelle seiner Eingabe, man könne annehmen, dass die Hälfte der dem Lande verbleibenden Prioritätsactien mit dem zehnten Jahre noch gar keinen Nutzen und die zweite Hälfte nur 2 Procent hereinbringen werden. Wenn dem aber so ist, kann da eine Belastung des Landes aus dem Titel der Zinsengarantie für die Obligationen noch weiter für ausgeschlossen erachtet werden?

Während daher in der Höhe der Betheiligung des Landes Böhmen ebenfalls eine Gefahr für die Landesfinanzen erblickt werden muss, darf man sich in Bezug auf den Erfolg des Antrages Mattuš, der in der Sitzung des böhmischen Landtages vom 27. September d. J. zum Beschlusse erhoben wurde, ohne dass auch nur ein Abgeordneter zu diesem wichtigen Gegenstande das Wort ergriffen hätte, keinen grossen Illusionen hingeben, denn auch dieser Antrag hat nicht darauf Bedacht genommen, dem Staate, den Gemeinden und sonstigen Interessenten die Möglichkeit zu bieten, sich an dem Zustandekommen von Localbahnen in wirksamer Weise zu betheiligen.

Der Handelsminister Marquis v. Bacquehem hat im Laufe der Verhandlungen über das Localbahnwesen im Abgeordnetenhause die Schwierigkeiten, welche dem Zustandekommen von Localbahnen entgegenstehen, dahin gekennzeichnet, dass es nicht gelingen könne, denjenigen Theil des Anlagecapitales sicherzustellen, von dem zunächst eine Verzinsung nicht zu erhoffen ist.

Von jeder Massnahme, welche sich die Förderung des Localbahnwesens zum Ziele setzt, muss daher erwartet werden, dass sie die Sicherstellung dieses restlichen Theiles des Anlagecapitales bezwecke.

Was sehen wir aber bei dem Antrage Mattuš, welcher zum Unterschiede von dem steiermärkischen System die Privatunternehmung heranziehen will? Das Land übernimmt

die Zinsengarantie für den ersten Theil des Anlagecapitales, lässt aber die Frage wegen Sicherstellung des zweiten Theiles, das ist desjenigen Theiles, dessen Beschaffung den grössten Schwierigkeiten begegnet, offen. Ja, es lässt sich nicht leugnen, dass durch diese Form der Sicherstellung des ersten Theiles des Anlagecapitales die Beschaffung des restlichen Theiles noch schwieriger sich gestalten muss als bisher, denn die Gewähr der Zinsengarantie für den ersten Theil des Anlagecapitales lässt den zweiten Theil nur um so geringwerthiger erscheinen.

In der That scheint auch die Zuversicht des Referenten (Abg. Bondy) über den Antrag Mattuš nicht allzu gross gewesen zu sein, denn über seinen Antrag hat der Landtag gleichzeitig mit der Annahme des Antrages Mattuš nachstehende Resolution angenommen:

Resolution des böhmischen Landtages.

„Die k. k. Regierung wird dringendst ersucht, dem Reichsrathe eine Gesetznovelle zu unterbreiten, durch welche eine intensivere Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung eintreten würde, als diese auf Grund der bisher bestehenden gesetzlichen Normen möglich ist.“

III. ABSCHNITT.

Entwurf eines Systems der Organisation des Localbahnwesens und die Sicherstellung der für die finanzielle Hilfeleistung des Staates erforderlichen Mittel.

Eine zielbewusste Organisation des Localbahnwesens wird sich vor Allem vor Augen zu halten haben, dass die Schwierigkeiten in der Beschaffung des letzten Theiles des Anlagecapitales liegen, ferner wird jede rationelle Organisation den Rahmen bieten müssen, innerhalb dessen allen betheiligten Factoren, als Staat, Land und Gemeinden und sonstigen Interessenten, die Möglichkeit geboten wird, ihren Verpflichtungen auf Grund des Annuitätenprincipes nachzukommen.

In dieser Richtung sei es nun gestattet, die Aufmerksamkeit auf die Thatsache zu lenken, dass Oesterreich in der Donauregulirungs-Commission, sowie in der Commission für die Wiener Verkehrsanlagen die scheinbar geeignetste Form gefunden hat, um die betheiligten Interessenten — Staat, Land und Gemeinden — auf dem Boden des Annuitätenprincipes zu vereinigen, und ist es der Zweck der vorliegenden Arbeit, die Wahl einer ähnlichen Einrichtung für das Localbahnwesen in Anregung zu bringen.

Grundsätze der Organisation.

Die Grundsätze einer solchen Organisation wären folgende:

Zur Förderung des Localbahnwesens in Oesterreich wird eine „Commission für das Localbahnwesen in Oesterreich" gebildet.

Die „Commission", welche aus Vertretern der Regierung und der autonomen Landesbehörden zusammengesetzt wird, hat den Zweck, eine Organisation zu schaffen, welche es ermöglicht, die finanzielle Betheiligung des Staates, der

Länder und der Gemeinden an dem Baue von Localbahnen in einheitlicher Weise sicherzustellen.

Die „Commission" ist berechtigt, auf Grund der vom Staate, den Ländern und Gemeinden gezeichneten Annuitäten in 90 Jahren tilgbare Prämien-Schuldverschreibungen in der jeweiligen Höhe der gezeichneten Beträge auszugeben. Der Zinsfuss der Schuldverschreibungen, deren Verzinsung und Tilgung vom Staate garantirt wird, soll 2½ Procent und der gesammte Zinsen- und Tilgungsdienst 3 Procent nicht übersteigen.[1])

Aus dem Erlöse des Anlehens gewährt die Commission dem Staate, den Ländern und Gemeinden Darlehen, und zwar den beiden letzteren auf Grund der Steuerumlagen. Die Zeichnung der Annuitäten seitens der Länder und Gemeinden muss immer in einem gewissen, seinerzeit festzusetzenden Verhältnisse zu den directen Steuern sich befinden. Die Darlehen, welche die „Commission" gewährt, dürfen ausschliesslich nur zur Unterstützung des Baues von Localbahnen verwendet werden, und zwar ist die Ausführung so gedacht, dass diese Darlehen seitens der Länder und Gemeinden zur Uebernahme von mit 3% verzinslichen Prioritätsactien verwendet werden, während der Staat in dem von der „Commission" in jedem einzelnen Falle festzusetzenden Verhältnisse Stammactien übernimmt.

Hierbei wird von der Voraussetzung ausgegangen, dass für jede Localbahn eine eigene Actiengesellschaft gebildet und das Anlagecapital in Prioritäts- und Stammactien eingetheilt wird.

Die Vortheile dieses in seinen Grundzügen eben entwickelten Systemes lassen sich, wie folgt, zusammenfassen:

1. Geht dieses System von dem Grundsatze aus, dass die finanzielle Hilfeleistung des Staates für den Bau von Localbahnen denjenigen Theil des Anlagecapitales ins Auge fassen muss, der gegenwärtig nicht beschafft werden kann, weil er zunächst ein Erträgniss nicht erwarten lässt.

---

[1]) Was die Anregung betrifft, die finanzielle Organisation des Localbahnwesens auf die Ausgabe von Prämien-Staatsschuldverschreibungen zu basiren, so wäre in dieser Beziehung folgendes zu bemerken: Das Gesetz vom 28. März 1889, R. G. Bl. Nr. 32, bestimmt, dass Schuldverschreibungen mit Prämien nur

2. Wird hierbei auf die Verhältnisse aller österreichischen Kronländer Bedacht genommen, also auch derjenigen, deren Landescredit auf keiner so hohen Stufe steht, um die für den Localbahnbau erforderlichen Geldmittel unter günstigen Bedingungen sicherstellen zu können.

3. Gestattet eine solche Organisation, das Gelderforderniss zu den denkbar günstigsten Bedingungen und mit vollster Ausnutzung der Zinsfussverhältnisse zu beschaffen. Sie ermöglicht die Creirung eines Titres, der einen Markt besitzt, wie ein solcher für die grossen Bedürfnisse des Localbahnwesens nothwendig erscheint.

Im Allgemeinen wird daran festgehalten, dass die Betheiligung der Länder und Gemeinden obligatorisch sein soll, während das von denselben zu übernehmende finanzielle Risiko in zweiter Linie zu stehen hätte. Diese Auffassung findet ihre Begründung einerseits in der Stellung, welche der Staat gegenüber dem Eisenbahnwesen überhaupt eingenommen hat, insoferne als es sich auch bei den hier in Frage kommenden Localbahnen um integrirende Bestandtheile des Hauptbahnnetzes handelt, demgemäss der Staat auch bei Concessionirung dieser Linien die weitgehendsten Rechte in Anspruch nimmt, ferner in der Erwägung, dass die Einnahmen der Länder und Gemeinden nicht jenen beweglichen Charakter besitzen, der sie befähigen würde, grössere finanzielle Verpflichtungen im Hinblick auf den Localbahnbau einzugehen.[1]) Nach der vorstehend

---

auf Grund eines besonderen Gesetzes und nur zu Zwecken des Staates ausgegeben werden dürfen. Die letztere Voraussetzung ist nun gewiss gegeben in einem Falle, wo es sich darum handelt, dem Staate, den Ländern und Gemeinden unter den günstigsten Bedingungen die Mittel für eine ausreichende Förderung des Localbahnwesens zu bieten. Nebenbei sei erwähnt, dass die Sistirung der Ausgabe von Prämienschuldverschreibungen seit dem Gesetze vom Jahre 1889 bisher nur den einen Erfolg hatte, dass die bereits im Umlaufe befindlichen Lose einen Seltenheitswerth erlangt haben und der Preis einzelner exotischer Prämien-Staatsschuldverschreibnngen (Türkenlose) sich fast verdoppelte. Die Annahme, dass eine $2^1/_2$procentige Obligation al pari begeben werden könnte, stützt sich auf den gegenwärtigen Coursstand der 3procentigen Obligationen der Bodencreditanstalt.

[1]) Viel berechtigter erschiene uns die Uebertragung der Verwaltung und Erhaltung der Reichsstrasssen an die Länder, wie dies in Preussen durch das Gesetz vom Jahre 1875 geschehen ist. E. Sax bezeichnet einen solchen Vorgang treffend als „Rückbildung in der Localisirung des Verkehres". Volkswirthschaftslehre, Tübingen 1890.

skizzirten Organisation würden die Länder und Gemeinden Darlehen zu 3 Procent erhalten und die Belastung, welche sie treffen könnte, würde bestehen in der Differenz der Verzinsung und Tilgung dieses Darlehens und jenes Betrages, welcher für die 3procentige Verzinsung und Tilgung der Prioritätsactien nothwendig ist.

Indem somit das Schwergewicht der finanziellen Hilfeleistung auf den Staat gelegt wird, ist es nunmehr unsere Aufgabe, die Zweckmässigkeit einer Massnahme darzulegen, durch welche die nothwendigen Mittel für die aus diesem Anlasse dem Staate erwachsende Belastung sichergestellt werden sollen, wobei die gänzliche Ausscheidung des auf die finanzielle Unterstützung des Localbahnwesens bezüglichen Erfordernisses aus dem Staatsvoranschlage ins Auge gefasst ist.

Aufgaben des Staates gegenüber dem Eisenbahnwesen.

Unter den Aufgaben, welche dem Staate in Bezug auf das Eisenbahnwesen obliegen, steht in erster Linie die Einflussnahme auf das Zustandekommen neuer Linien. Gegenüber dieser Aufgabe treten alle anderen Bestrebungen der Eisenbahnpolitik zurück. Es kann nämlich keinem Zweifel unterliegen, dass es wichtiger ist, möglichst viele Landestheile der Monarchie der Vortheile einer Eisenbahnverbindung theilhaftig werden zu lassen, als dass die Tarife der schon bestehenden Eisenbahnen eine weitere Ermässigung erfahren. Tritt der letztere Fall ein, dann werden die Productionsbedingungen im Inlande ungleicher gestaltet, während für die Verbindung mit den grösseren Verkehrscentren keine Tarifermässigung der Hauptbahnen im Stande sein wird, den Nachtheil aufzuwiegen, der sich daraus ergiebt, dass ein grosser Theil unserer Production fernab von den Schienenwegen gelegen ist.

Dieser Nachtheil fällt um so schwerer ins Gewicht, wenn man bedenkt, welche Rolle die Land- und Forstwirthschaft in Oesterreich einnimmt, und dass diese Productionszweige sich nicht wie die Industrie der Richtung der bestehenden Schienenwege anzuschmiegen im Stande sind.

Trotzdem sehen wir, wie zahlreiche Landestheile des Segens der Schiene noch entbehren müssen, wie sich die Landtage vergebens bemühen, eine Lösung für die Frage des Ausbaues des Eisenbahnnetzes zu finden, während die

Tarifermässigungen bei den Staatsbahnen, sowie bei den die Garantie in Anspruch nehmenden Privatbahnen die Mittel des Staates in empfindlicher Weise in Anspruch nehmen.

Nachstehende Darstellung giebt ein Bild über die in den letzten zehn Jahren bei den k. k. Staatsbahnen durchgeführten Tarifermässigungen:

I. Einnahme pro Person und Kilometer		II. Einnahme für das Tonnenkilometer	
	Kreuzer		Kreuzer
1881	2·40	1881	3·09
1882	2·22	1882	2·90
1883	1·89	1883	2·94
1884	1·82	1884	2·86
1885	1·80	1885	2·58
1886	1·85	1886	2·52
1887	1·86	1887	2·38
1888	1·94	1888	2·27
1889	1·99	1889	2·29
1890	1.53	1890	2·29
1891	1·30	1891	2·16

Belastung des Staatsvoranschlages aus dem Titel des Staatseisenbahnbetriebes.

Es hat sich also auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen seit dem Jahre 1881 die durchschnittliche Einnahme für das Tonnenkilometer von 3·09 auf 2·16 kr. und für das Personenkilometer von 2·4 auf 1·3 kr. ermässigt, was bei einer Leistung von 2074 Millionen Tonnenkilometer und 1228 Millionen Personenkilometer im Jahre 1891 einer Ermässigung der Tarife um circa 32 Millionen Gulden in einem Jahre gleichkommen würde.

Allein damit sind die Opfer, welche der Staat gebracht hat, nicht erschöpft, denn ausserdem haben sich für diejenigen Privatbahnen, welche die Garantie in Anspruch nehmen, die Zuschüsse, die unter anderen Umständen sich wesentlich ermässigt hätten, namhaft erhöht.

In dem Verwaltungsberichte der österreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1891 wird das Anlagecapital der im Staatseigenthum befindlichen, beziehungsweise für Rechnung des Staates betriebenen Eisenbahnen mit 758,259.362 Gulden

angegeben. Dieses Capital hat sich mit 2·297% verzinst. Nimmt man an, dass dieses Capital vom Staate mit durchschnittlich 5% zu verzinsen ist, so ergiebt sich ein zu bedeckender Ausfall von 20,548.845 Gulden. Dieser Ausfall erhöht sich um die concessionsmässigen Garantiezinsenzuschüsse, beziehungsweise Subventionen an im Staatsbetriebe oder in eigener Verwaltung befindliche Privatbahnen mit einem Betrage von 4,588.105 Gulden auf 25,136.950 Gulden.

Stellt man den auf diese Weise approximativ ermittelten Ausfall der Staatsbahnen den Betriebsergebnissen derselben gegenüber, so findet man, dass der Staat im Jahre 1891 für jeden Gulden, den er brutto einnahm, einen Ausfall von 37 Kreuzer und für jeden Gulden, den er netto einnahm, einen Ausfall von 1 fl. 28 kr. zu bedecken hatte. Diese Belastung würde sich noch erhöhen, wenn nicht ein Theil des Anlagecapitales der Staatsbahnen durch Rente bedeckt worden wäre, wodurch sich die Tilgungslast verringert.

Sicherstellung der Mittel für die finanzielle Hilfeleistung des Staates.

Wenn es sich nun um die Beantwortung der Frage handelt, wie die Mittel für eine ausreichende staatliche Unterstützung des Localbahnwesens sichergestellt werden könnten, so drängt sich der Gedanke auf, dass es gerechtfertigt wäre, zu diesem Zwecke vor Allem Diejenigen heranzuziehen, welche, dank der bisherigen Bestrebungen der Eisenbahnpolitik, heute über eine Eisenbahnverbindung überhaupt verfügen oder eine solche unter günstigen Bedingungen benutzen können. Und wenn man bedenkt, dass die vom Staate gebrachten Opfer nicht nur den Verkehrsgebieten der verstaatlichten, beziehungsweise garantirten Eisenbahnen zugute gekommen sind, sondern dass diese Opfer vielfach auch den Erfolg hatten, die Tarife der concurrirenden Privatbahnen zu reguliren, also auch denjenigen Verkehrsgebieten zugute gekommen sind, deren Eisenbahnlinien den Staatsschatz nicht direct in Anspruch genommen haben, wenn weiters erwogen wird, dass aus den allgemeinen Steuergeldern an 310 Millionen Gulden nahezu gänzlich uneinbringliche Garantiezuschüsse geleistet worden sind, welche von bestimmendem Einflusse auf die Entwickelung aller Privatbahnen waren, dass auf dieselbe Weise in den letzten Jahren eine Reihe von Staatseisenbahnen

gebaut worden sind, dass endlich zu Lasten der steuerzahlenden Bevölkerung viele zum Theile in glänzenden Verhältnissen befindliche Eisenbahnunternehmungen die Steuerfreiheit genossen haben oder noch geniessen,[1] so wird sich kein Theil des Eisenbahnwesens der Verpflichtung entziehen können, denjenigen Gebieten, welche mit ihren Steuergeldern zu diesen Opfern beigetragen, fördernd zur Seite zu stehen. Es wird dabei nicht übersehen werden, dass die Einbeziehung eines jeden Theiles des Staatsgebietes in den Eisenbahnverkehr für die Gesammtheit des Eisenbahnnetzes von Vortheil sich erweist.

Stellt man sich auf den Standpunkt, dass es Aufgabe des Staates ist, die Organisation des Localbahnwesens zu übernehmen, insolange es sich noch darum handelt, Linien herzustellen, die als integrirende Bestandtheile des Eisenbahnnetzes anzusehen sind, so muss man es andererseits begreiflich finden, dass die Regierung zögert, das Budget als solches mit einer finanziellen Hilfeleistung für das Localbahnwesen zu belasten. Es erscheint vielmehr gerechtfertigt, diesen Theil des Staatsaufwandes aus dem Budget auszuscheiden und denjenigen zur Bedeckung zu überweisen, welche in Bethätigung ihres Privatinteresses die Leistung des Staates auf demselben Gebiete bisher besonders in Anspruch genommen haben.

Abänderung des Gesetzes vom 13. Dec. 1862, betreffend den Fahrkartenstempel.

Ein geeignetes Mittel hierzu erblicken wir in einer entsprechenden Erhöhung des auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1862 eingeführten Fahrkartenstempels, dessen zu capitalisirendes Erträgniss in Zukunft die bestimmte Verwendung zu finden hätte, zur Verzinsung und Tilgung desjenigen Capitalsaufwandes zu dienen, welcher dem Staate aus seiner finanziellen Betheiligung an dem Zustandekommen von Localbahnen erwachsen würde.

Eine derartige Heranziehung des Personenverkehres wäre von anderen Gesichtspunkten zu beurtheilen, als die

---

[1] So hat z. B. die Aussig-Teplitzer Bahn die concessionsmässige Steuerfreiheit genossen, als sie bereits in der Lage war, eine Dividende von 20 Procent zu vertheilen. Noch heute geniesst das Unternehmen der Buschtehraderbahn lit. B. die halbe Steuerfreiheit bei einer Dividende von $10^1/_2$ Procent, das Ergänzungsnetz der Nordwestbahn die ganze Steuerfreiheit bei einer Dividende von $5^3/_4$ Procent u. a. m.

seinerzeit geplante Einführung einer Transportsteuer für den Güterverkehr. Wenn sich gegen letztere eine lebhafte Opposition erhob, so ist dies erklärlich. Der Gütertarif ist im Gegensatze zum Personentarif beweglich, und eine Ueberwälzung der Steuer könnte sich im Güterverkehre nur unter den schwierigsten Umständen vollziehen. Das Publicum vergleicht daher die Transportsteuer im Güterverkehre mit einer directen Steuer, der man sich nicht entziehen könne, daher diese Art der Transportsteuer als etwas Lästiges und Unpopuläres erscheint. Dem gegenüber hat die Besteuerung des Personenverkehres den Charakter einer indirecten Steuer, der man sich auch entziehen könne. Eine zur Verfrachtung bestimmte Waare muss sich den Transportbestimmungen der Eisenbahnen unterwerfen, während der Fahrgast, dem der Fahrpreis zu hoch erscheint, die Fahrt auch unterlassen kann. Ueberdies lässt es sich nicht leugnen, dass der Güterverkehr bereits anderweitig zu den Einnahmen des Staates herangezogen erscheint. Dies ist beim Transport ausländischer Producte im Wege der Zölle der Fall, während ein grosser Theil der einheimischen Producte durch Aufwandsteuern in der verschiedenartigsten Form belastet ist.

Thatsächlich sehen wir, dass fast alle Staaten, welche nicht ausschliesslich den Staatsbetrieb eingeführt haben, in welchem Falle unter Umständen eine Erhöhung der Tarife vorzuziehen ist, für den Personenverkehr einen Aufschlag eingeführt haben.

Der Personentarif der österr. Eisenbahnen.

Für uns handelt es sich zunächst um die Frage, ob ein solcher Aufschlag den besonderen Verhältnissen Oesterreichs entspricht, ob eine Erhöhung der Tarife an sich berechtigt ist. Insoferne sind die Gründe, welche für eine Erhöhung der Personenfahrpreise sprechen, verschieden, je nachdem wir es mit den Staatsbahnen oder mit den Privatbahnen zu thun haben.

Bei den Staatsbahnen sind es neben den staatsfinanziellen Erwägungen Rücksichten der Tarifpolitik, indem nämlich eine Abänderung des Fahrkartenstempels geeignet wäre, eine Regulirung der Tarife ohne Abänderung der Grundlagen des Kreuzerzonensystems herbeizuführen, und damit eine jener ungünstigen Wirkungen zu beseitigen, welche der Kreuzerzonentarif gerade auf den

Staatsbahnen mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrsbedingungen des Wiener Localverkehres hervorgerufen hat.

Einer der Hauptgründe für die Einführung des Kreuzerzonentarifes hat bekanntlich darin bestanden, dass man den Nahverkehr als den für eine Steigerung besonders geeigneten Verkehr in erster Linie begünstigen wollte.

Nun ist eine Tarifermässigung aber nur dann berechtigt, wenn sie eine in den inneren Verhältnissen begründete Steigerung des Verkehres hervorzurufen im Stande ist.

Niemals darf aber der Tarif die ausschliessliche Ursache der Verkehrssteigerung sein, wie dies thatsächlich im Wiener Localverkehre der Staatsbahnen der Fall ist. Beobachtet man das Bild, welches sich hier an einem Sonn- oder Feiertag zeigt, so kann man nicht mehr von einer durch den Tarif hervorgerufenen Verkehrsentwickelung, sondern von einer Züchtung des Verkehres sprechen. Der Tarif ist nicht mehr der Preis für eine Leistung der Eisenbahnen, sondern hat den Charakter eines Verkehrsbacillus angenommen, der den ganzen Organismus des Eisenbahnbetriebes zu zerstören droht.

Man hat bisher die Function des Tarifes nur nach der Richtung gewürdigt, welche wir als eine positive bezeichnen möchten. Man hat ein Preisgesetz des Verkehres oder das Gesetz der Massennutzung construirt, welches dahin geht, dass jede Tarifermässigung vortheilhaft sei, weil sie den Verkehr vermehre und die Selbstkosten für die Transporteinheit vermindere, und dass deshalb auch für die Eisenbahn aus Tarifermässigungen regelmässig eine Steigerung nicht nur der Einnahmen, sondern auch des Reinertrages entstehe. (Ulrich.)

Wir haben aber gesehen, dass das Gesetz der Massennutzung auf die Verhältnisse des Wiener Localverkehres der Staatsbahnen seine Nutzanwendung nicht finden kann. Im Gegentheile hat der Tarif hier eine ganz andere Function zu erfüllen, die man als eine negative bezeichnen könnte. Es wohnt nämlich dem Tarife die Eigenschaft inne, den Verkehr in jenen Grenzen zu erhalten, welcher der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn entspricht.

Diese negative Eigenschaft des Tarifes wird ihre Bedeutung namentlich in dem Falle erlangen, wo es sich darum handelt, einen tramwayartigen Verkehr zu bewältigen. Gegen

die Ueberfüllung der Eisenbahnwagen im Wiener Localverkehre, deren Beseitigung aus Rücksicht für die persönliche Sicherheit der Fahrgäste dringend erwünscht ist, giebt es nur ein Mittel, und das ist eine Erhöhung des Fahrpreises.

Neben diesen betriebstechnischen Bedenken sind es aber wichtige finanzielle Erwägungen, welche für eine Erhöhung des gegenwärtigen Tarifes der Staatsbahnen im Localverkehre sprechen. Wenn die Nachtheile des Kreuzerzonentarifes in Hinsicht auf den finanziellen Erfolg sich bei den Staatsbahnen empfindlicher geltend machen, als bei den Privatbahnen, so liegt dies in der ganz verschiedenartigen Individualität der gegenwärtigen Linien der Staatsbahnen und derjenigen der Privatbahnen, welch letztere mit dem Kreuzerzonentarife deshalb bessere Erfolge erzielen, weil sie einen gesunden Localverkehr längs ihren ganzen Strecken zu pflegen im Stande sind, während die Staatsbahnen nur auf einen partiellen Localverkehr hinzuweisen im Stande sind, und diesen, wie aus obiger Darstellung hervorgeht, nur unter den ungünstigsten Bedingungen pflegen können.

Indem man dem Kreuzerzonentarif die Rechnungseinheit des Kreuzers zugrunde gelegt hat, sind wir in Oesterreich zu einem ganz abnorm billigen Personentarif gelangt.

Vergleich des Kreuzerzonentarifes mit den Personenfahrpreisen im Auslande.

Es ist nachstehend versucht worden, auf Grund der Relation der Kronenwährung, den Kreuzerzonentarif mit den Personentarifen folgender Staaten zu vergleichen:

1. Preussen.
2. Bayern.
3. Frankreich.
4. Russland.
5. Italien.
6. England.

Der Volltständigkeit halber schliesst sich dann an diese vergleichende Darstellung der Personentarif der Südbahngesellschaft an, welche nur in den concurrencirten Strecken die Tarifsätze der Staatsbahnen übernommen hat.

Vergleich des **Kreuzerzonentarifes** mit dem Personentarif in **Preussen** in Kreuzern pro Kilometer.

ö. = österreichisch — p. = preussisch.

100 Mark = fl. 58·78.

	I Cl.		II. Cl.		III. Cl.		IV. Cl.	
	ö.	p.	ö.	p.	ö.	p.	ö.	p.
Personenzüge	3	4·7 +56·6%	2	3·53 +76·5%	1	2·35 +135%	—	1·18
Schnellzüge	4·5	5·29 +17·6%	3	3·92 +30·6%	1·5	2·74 +83·3%	—	—
Rückfahrten für Personenzüge	6	8·23 +37·1%	4	6·17 +54·2%	2	4·11 +105·5%	—	—
Rückfahrten für Schnellzüge	9	8·82 −2%	6	6·57 +9·5%	3	4·5 +50%	—	—
Freigepäck:								
Preussen		25 *kg* Frg.		25 *kg* Frg.		25 *kg* Frg.		25 *kg* Frg.
Oesterreich		—		—		—		

Vergleich des **Kreuzerzonentarifes** mit dem Personentarif in **Bayern** in Kreuzern pro Kilometer.

ö. = österreichisch — b. = bayerisch.

100 Mark = fl. 58·78.

	I. Cl.		II. Cl.		III. Cl.	
	ö.	b.	ö.	b.	ö.	b.
Personenzüge	3	4·7 +56·6%	2	3·11 +55·5%	1	2 +100%
Schnellzüge	4·5	5·35 +18·8%	3	3·76 +25·4	1·5	—
Rückfahrten für Personenzüge			4	4·70 +17 5%	2	3·23 +61·5%
Rückfahrten für Schnellzüge		—	6	5·99 +0·83%		—
Freigepäck:						
Bayern		—		—		—
Oesterreich		—		—		—

Vergleich des **Kreuzerzonentarifes** mit dem Personentarif in **Frankreich** in Kreuzern pro Kilometer.

ö. = österreichisch — f. = französisch.[1])

100 Francs = 47·615.

	I. Cl.		II. Cl.		III. Cl.	
	ö.	f.	ö.	f.	ö.	f.
Personenzüge	3	5·333 +77·7%	2	3·599 +79·9%	1	2·346 +134·6%
Schnellzüge	4·5	5·333 +18·5%	3	3·599 +19 9%	1·5	2·346 +56%
Rückfahrten für Personenzüge	6	9 33 +55·5%	4	6·479 +61·9%	2	4·224 +100·2%
Rückfahrten für Schnellzüge	9	9·33 +3·7%	6	6 479 +7·95	3	4·224 +40 8%
Freigepäck:						
Frankreich		30 *kg* Frg.		30 *kg* Frg.		30 *kg* Frg.
Oesterreich		—		—		—

Für Schnellzüge wird in Frankreich kein Zuschlag eingehoben.

[1]) Inclusive Steuer.

Vergleich des **Kreuzerzonentarifes** mit dem Personentarif in **Russland** in Kreuzern pro Kilometer.

ö. = österreichisch — r. = russisch.[1])

100 Rubel = fl. 120 — 1 Werst = 1066 Meter.

	I. Cl.		II. Cl.		III. Cl.	
	ö.	r.	ö.	r.	ö.	r.
Personenzüge	3	4·22 +40·7%	2	3·17 +58·5%	1	1·61 +61%
Schnellzüge [2])	4·5	4·85 +7·7%	3	3 64 +21·3%		—
Freigepäck:						
Russland:		im internen Verkehre: 16·4 *kg* im directen Verkehre: 25 *kg*				
Oesterreich:		—		—		—

[1]) Inclusive Steuer.

[2]) Zuschlag von 15%; einzelne Unternehmungen, so z. B. die Nicolaibahn, heben einen Zuschlag von 30% ein, bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 Werst pro Stunde (Petersburg-Moskau).

Vergleich des **Kreuzerzonentarifes** mit dem Personentarif in **Italien** in Kreuzern pro Kilometer.

ö. = österreichisch — i. = italienisch.[1]) — 100 Lire = fl. 47·615.

	I. Cl.		II. Cl.		III. Cl.		IV. Cl.	
	ö.	i.	ö.	i.	ö.	i.	ö.	i.
Personenzüge	3	5·38 +79·3%	2	3·766 +88·3%	1	2·424 +142·4%		
Schnellzüge	4·5	5·918 +31·6%	3	4 147 +38 2%	1 5	2 69 +79·3%		
Freigepäck:								
Italien:								
Oesterreich:								

[1]) Inclusive Steuer.

Vergleich des **Kreuzerzonentarifes** mit dem Personentarif in **England** in Kreuzern pro Kilometer.

ö. = österreichisch — e. = englisch.[1]

10 £ = fl. 120·048 — 1 Meile engl. = 1609·3 Meter.

a) Maximaltarif der Railway Facilities Act von 1864.

	I. Cl.		II. Cl.		III. Cl.		IV. Cl.	
	ö.	e.	ö.	e.	ö.	e.	ö.	e.
Personenzüge		9·36 +212%	2	6·24 +212%	1	3·9 +290%		
Freigepäck:								
England:		54·4 *kg*		45·8 *kg*		27·2 *kg*		22·7 für Cheap trains
Oesterreich:		—		—		—		—

b) Tarif auf einer Concurrenzstrecke der London and North Western Railway.

	I. Cl.		II. Cl.		III. Cl.		IV. Cl.	
	ö.	e.	ö.	e.	ö.	e.	ö.	e.
Personenzüge	3	4·68 +56%	2	3·9 +95%	1	3·12 +212%		
Schnellzüge	4·5	7·77 + 73%						

[1]) Exclusive Steuer.

Personentarif der Südbahngesellschaft.

Ausnahmetarif vom 1. September 1890.

Einheitssätze für den Personenverkehr.

I. Tourverkehr.

Entfernung		Schnellzug	Postzug	Gemischter Zug
		Kreuzer		
1—300 Kilometer	I.	5·700	4·75	—
	II.	4·272	3·56	2·50
	III.	2·844	2·37	1·58
301—450 Kilometer	I.	4·56	3·80	—
	II.	3·42	2·85	2·00
	III.	2·28	1·90	1·30
über 450 Kilometer	I.	3·240	2·70	—
	II.	2·400	2·00	1·50
	III.	1·620	1·35	1·00

Hierzu Fahrkartenstempel.

II. Tour- und Retourverkehr. Barême für Entfernungen über 137 Kilometer.

Nachlass für Strecken, welche nicht concurrencirt sind: Für Distanzen von 350 Kilometer 18 Procent, über 350 Kilometer Nachlass fallend von 17 Procent bis 1 Procent.

III. Tour- und Retourkarten im Nahverkehre für Oesterreich.

		Kreuzer
Bis 133 Kilometer und für den Verkehr von Wien bis Mürzzuschlag, sowie für den Localverkehr der Landeshauptstädte.	I.	3·0 bis 3·8
	II.	2·2 „ 2·7 3·—
	III.	1.5 „ 1.8

Freigepäck: 25 Kilogramm.

Aus dieser Vergleichung ergiebt sich folgendes: In Preussen sind die Einheitssätze des Personentarifes bis zu 135 Procent höher, in Bayern bis 100 Procent, in Frankreich bis 134 Procent, in Italien bis 142 Procent, in England bis 290 Procent u. s. w. Wir können uns im Uebrigen mit dem Hinweise auf die nebenstehenden Vergleiche begnügen, um zu dem Schlusse zu gelangen, dass ein Aufschlag zu dem Personentarife der österreichischen Eisenbahnen — der Kreuzerzonentarif ist nicht nur bei den Staatsbahnen, sondern mit einigen Modificationen, wenn von der Südbahn und der böhmischen Westbahn abgesehen wird, bei allen Hauptlinien in Oesterreich eingeführt — nicht nur berechtigt, sondern selbst in dem Falle, als für den Personenverkehr ein gleicher Aufschlag eingeführt würde, als dies in Ungarn durch das Gesetz vom 2. April 1887 geschehen ist, der österreichische Personentarif im Vergleich zum Auslande noch immer ein sehr niedriger wäre.

Wenn auch nicht geleugnet werden soll, dass ein einmal als richtig anerkanntes Tarifsystem, wie es der Kreuzerzonentarif ist, aufrecht erhalten werden soll, so kann der Tarif selbst nicht als etwas Festes, für alle Zeiten Unabänderliches gedacht werden, sondern es muss der Eisenbahnverwaltung vorbehalten bleiben, den Tarif zu reguliren, je nachdem dies durch das finanzielle Ergebniss oder aus Verkehrsrücksichten geboten ist.

Ist nun die Erhöhung des Personentarifes an sich begründet, so kann dem Staate, wie schon früher ausgeführt wurde, auch was die Privatbahnen betrifft, die Berechtigung nicht abgesprochen werden, den finanziellen Erfolg einer solchen Erhöhung für die Zwecke des Eisenbahnwesens in Anspruch zu nehmen. Zudem soll ja die Erhöhung des Fahrkartenstempels nicht die Unternehmungen als solche treffen, sondern die Fahrgäste, welche ein Opfer bringen sollen für diejenigen Verkehrsgebiete, welche bisher noch keine Eisenbahnen haben, deren Steuergelder aber seit jeher für den Eisenbahnbetrieb herangezogen worden sind.

Heranziehung des Personenverkehres zu einer staatlichen Abgabe.

Nachdem wir die Berechtigung für die Erhöhung des Fahrkartenstempels dargelegt haben, wollen wir an der Hand der einschlägigen Bestimmungen zeigen, welche Ausgestaltung der in Oesterreich schon durch das Gesetz vom

Jahre 1862 zum Ausdrucke gelangte Gedanke, den Personenverkehr zu einer staatlichen Abgabe heranzuziehen, in der Steuergesetzgebung des Auslandes gefunden hat.

Frankreich.

In Frankreich war nach dem Gesetze vom 25. März 1817 ein jeder Transportpreis von Fahrunternehmungen mit regelmässigem Dienste einer Abgabe von 10 Procent unterworfen, zu welcher noch 1 Procent in Gemässheit des Gesetzes vom 6 prairial des Jahres VII trat. In der Folge wurde diese Abgabe durch die Gesetze vom 2. Juli 1838 und 1. August 1855 auch auf Personenfahrpreise und Eilfrachten der Eisenbahnen für anwendbar erklärt und durch das letzterwähnte Gesetz noch 1 Procent als Kriegsabgabe hinzugefügt, welche seitdem beibehalten ist, so dass die Abgabe 12 Procent betrug. Nach dem Kriege von 1870/71 wurde durch das Staatshaushaltgesetz vom 16. September 1871 eine Abgabe von 10 Procent hinzugefügt, welche von jedem Francs Fahrpreis oder Eilgutfracht einschliesslich der bisherigen Abgabe von 12 Procent zu erheben war, und so die letztere auf 23·2 Procent erhöhte. Ausserdem wurde jede Eilsendung, ohne Rücksicht auf ihren Umfang, mit einer Stempelabgabe von 35 Cts. und die Fahrpreise und die Gepäcksüberfracht über 10 Francs mit dem Quittungsstempel von 10 Cts. in Gemässheit des Gesetzes vom 23. August 1871 belastet. Der Erfolg dieser Abgaben bezifferte sich im Jahre 1890 mit 93·2 Millionen Francs.

Nach dem Staatshaushaltgesetze für 1892 wird der durch Artikel 12 des Gesetzes vom 16. September 1871 festgesetzte Zuschlag von 10 Procent aufgehoben:

1. Für die Fahrpreise der Reisenden in Eisenbahnen und Dampfschiffen;

2. für den Gepäckstransport einschliesslich der 10 Cts. Einschreibgebühr und für den Eilgutverkehr.

Vom 1. April 1892 ab sind die Personenfahrpreise, sowie die Gepäcksüberfracht einer Abgabe von 12 Procent unterworfen.[1]

England.

In England ist die ursprünglich auf Miethwagen bestandene Gewerbesteuer für die Eisenbahnen durch die Acte von 1832 in einen festen Satz vom Personenfahrgelde

[1] Archiv für Eisenbahnwesen, 1892, Heft 1.

($^1/_8$ Penny für die englische Meile) verwandelt, durch die Acte von 1842 (5 und 6 Vict. Kap. 79, Abs. 24 und 7, wurden 5 Procent vom Personenfahrgelde festgesetzt. Die Passagiersteuer (Passenger-Duty) beträgt 5 Procent für Fahrkarten, in Stadtbezirken 2 Procent. Alle Personenkarten, die nicht mehr als 1 Penny pro Meile (Cheap Trains Act, 46 und 47 Vict.) betragen, sind von der Steuer ausgeschlossen (Gesetz von 1844). Der Vorschlag der Regierung im Jahre 1870, die Steuer dahin abzuändern, dass 1 Procent von der Gesammteinnahme aus Güter- und Personenverkehr gezahlt werde, wurde von den Gesellschaften abgelehnt. Der Steuerbetrag, welcher im Jahre 1882 die Höhe von 798.433 £ erreichte, ist in den letzten Jahren in Folge der Einführung der billigen Tarife für die III. Classe zurückgegangen. Die Gesammteinnahme betrug 1889 323.953 £, 1890 328.668 und 1891 321.260 £.[1])

Russland.

In **Russland** wurde die Steuer durch das Gesetz vom 30. December 1878 eingeführt. Die Staatssteuer wird bei den Fahrkarten I. und II. Classe mit 25 Procent, die auch den Schnellzugszuschlag betreffen, und bei denen III. Classe mit 15 Procent eingehoben.

Passagiergepäck und Eilgüter unterliegen ebenfalls einer Steuer, und zwar in der Höhe von 25 Procent der behobenen Frachtgebühr.

Die Steuer wird von den Bahnverwaltungen allmonatlich nach Schluss der Abrechnung in die betreffende Gouvernementscassa überführt und gleichzeitig gehen specificirte Ausweise an das Eisenbahndepartement des Communicationsministeriums zur Prüfung des Verkehres und an die Revisionsabtheilung der Staatscontrole zur Verificirung der Beträge.

Die Einnahme des Staates aus dieser Quelle belief sich pro 1890 (der bezügliche Bericht der Staatscontrole ist pro 1891 noch nicht veröffentlicht) auf 9,128.212 Rubel, worunter ungefähr 25 Procent aus der Gepäck- und Eilgutsteuer.

Das erwähnte Gesetz lautet:

---

[1]) Der Verkehr Londons, von G. **Kemman**, Berlin 1892,

936. 30. December 1878. Ukas des Senates. Bezüglich der Einführung einer besonderen Gebühr auf Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsfahrkarten, sowie auf Eilgut zu Gunsten des Aerars.

Auf Befehl Seiner Majestät des Kaisers! Dem Senate wurde vom Finanzminister eine allerhöchst sanctionirte Beschlussfassung des Staatsrathes folgenden Inhaltes zugestellt: Der Staatsrath gemeinsam mit dem Departement der Staatsökonomie und der Gesetze verhandelte in öffentlicher Sitzung über eine Vorlage des Finanzministers, betreffend die Einführung einer besonderen Gebühr auf Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsfahrkarten, sowie auf Eilgut zu Gunsten des Staatsschatzes, und hat beschlossen: Es ist vom 1. Februar 1879 eine besondere Gebühr von Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsfahrkarten, sowie vom Gepäck und von Eilgütern zu Gunsten des Aerars auf Grund folgender Normen einzuheben:

A. Eisenbahnen. Artikel I. Von den Eisenbahnfahrkarten wird zu Gunsten des Aerars ein Zuschlag in der Höhe von 25 Procent des Fahrpreises für die I. und II. Classe und in der Höhe von 15 Procent des Fahrpreises für die III. Classe eingehoben. 1. Anmerkung. Der Verkehr auf den Pferdebahnen unterliegt dem durch Artikel I. eingeführten Zuschlage nicht. 2. Anmerkung. Sollte irgend eine Eisenbahn Wagen IV. Classe einführen, so ist der eingeführte Zuschlag nur dann nicht einzuheben, wenn der Fahrpreis dieser Classe 3/4 Kopeken nicht übersteigt; im Falle jedoch der Fahrpreis 3/4 Kopeke übersteigt, wird auch hier der für die III. Classe festgesetzte Zuschlag eingehoben.

Artikel II. Der Verkehr mit Sonderzügen unterliegt einer Gebühr von 25 Procent des Fahrpreises, der den Eisenbahnen für solche Züge entrichtet wird.

Artikel III. Frachten, die als Eilgut befördert werden, sowie das Gepäck der Reisenden unterliegen einem Zuschlage von 25 Procent der Transportkosten.

Artikel IV. Von der in den vorhergehenden Artikeln festgesetzten Gebühr werden befreit: Angehörige der Armee und Flotte, Arrestanten, Correspondenzen, Armeefrachten und überhaupt alle die Personen und Güter, für welche den Eisenbahnverwaltungen der Fahrpreis von der Staatscasse vergütet wird.

Artikel V. Der eingeführte Eisenbahnzuschlag wird von den Agenten der Eisenbahnen gleichzeitig und zusammen mit dem der Gesellschaft gebührenden Fahrpreise eingehoben, wobei alle anderen von der Eisenbahn ausser dem Fahrpreise eingehobenen Gebühren nicht in Anbetracht gezogen werden. Die Summe des Zuschlages zu Gunsten des Aerars vom Eisenbahnverkehre muss auf den Fahrkarten der Reisenden bezeichnet sein, während die Summe des Zuschlages für Güter in den Frachtbriefen bezeichnet werden muss. Bei Berechnung des eingeführten Zuschlages zu Gunsten des Aerars vom Personen- und Frachtenverkehre fallen Brüche unter einer halben Kopeke weg, während dieselben in der Höhe einer halben Kopeke und darüber als ganze Kopeken gerechnet werden.

Artikel VI. Es wird dem Finanzminister anheimgestellt, im Einverständnisse mit dem Communicationsminister und dem Staatscontrolor ein ausführliches Reglement über die Rechenschaftsberichtordnung der Eisenbahnen, betreffend die Einhebung des Zuschlages und Controlirung desselben seitens der Staatsbeamten, auszuarbeiten, sowie den Termin festzustellen, in welchem jede Eisenbahn den Zollzuschlag einzuliefern verpflichtet ist.

B. Wasserstrassen. Artikel VII. Dem Zuschlage vom Fahrpreise in der im Artikel VIII. festgesetzten Höhe unterliegen: Die Reisenden der Dampf-

schiffe, welche eine regelmässige Personenverbindung unterhalten, sei es in inneren Fahrstrassen oder zwischen den russischen Meerhäfen. Anmerkung. Die Bestimmung dieses Artikels bezieht sich auf die Reisenden der kleinen Dampfer (nicht höher als 15 Pferdekraft), welche einen Localverkehr unterhalten, nicht.

Artikel VIII. Die Höhe des Zuschlages ist für die Reisenden I. und II. Classe mit 25 Procent und für die der III. Classe mit 15 Procent des Fahrpreises zu bemessen. Auf den Dampfern, auf welchen sich nur I. und II. Classe befinden, haben die Reisenden I. Classe 20 Procent und die der II. Classe 15 Procent des Fahrpreises zu entrichten; auf den Dampfern jedoch, wo die Fahrplätze keinen Preisunterschied aufzuweisen haben, zahlen die Reisenden bloss 15 Procent des Fahrpreises.

Artikel IX. Der Fahrpreis, welchen der Staat selbst einigen Dampfschifffahrts-Gesellschaften für Beförderung von Militär, Arrestanten und Staatsbeamten entrichtet, unterliegt dem festgesetzten Zuschlage nicht.

Italien.

In Italien wird auf Grund der Gesetze Nr. 542 vom 6. April 1862 und Nr. 1945 (II. Serie) vom 14. Juni 1874 eine Steuer von 13 Procent vom Personen- und Eilguttransport, beziehungsweise 2 Procent vom Gütertransporte eingehoben. Diese Steuer ist in den vertragsmässigen Tarifen der drei Betriebsgesellschaften inbegriffen.

Ferner ist für jedes Billet und jeden Frachtbrief, sowie Personengepäck gemäss § 2 des Artikels 20 der Verordnung Nr. 2077 (Serie 2 *a*) vom 13. September 1874 eine Gebühr von fünf Centimes zu entrichten. Der Ertrag der Steuern und Gebühren bezifferte sich im Jahre 1891 mit circa 20 Millionen Lire.[1])

Ungarn.

In Ungarn besteht neben dem auf Grund des Gesetzes vom 13. December 1862 eingeführten Fahrkartenstempel eine besondere Besteuerung des Eisenbahntransportes. Das Gesetz vom 13. December 1862 ist wiederholt abgeändert worden, zuletzt im Jahre 1872. In diesem Jahre ist die Maximalstempelgebühr pro 15 Kreuzer aufgehoben und ab 1. Juni 1872 derart festgestellt worden, dass für je 50 Kreuzer des Fahrpreises ohne Rücksicht auf die Höhe desselben immer 1 Kreuzer Stempelgebühr ohne Begrenzung durch ein Maximum eingehoben wird.

[1]) Ausweis der „Strade Ferrate del Mediteraneo" (5098 Kilometer).

		Passagiere	Eilgut	Frachtgut	Totale (Lire)
Steuer	1890	6,265.127·46	1,040.807·56	1,108.950·60	8,700.604·04
	1891	6,350.950·30	1,030.885·19	1,098.343 78	8,762.841·41
Gebühr	1890	824.098 69	172.782·60	147.074 75	1,179 958·30
	1891	817.669·09	174·430 89	150.207·99	1,177.929·30

Die von dem Fahrkartenstempel unabhängige Besteuerung der Benutzung des Eisenbahn- und Dampfschifftransportes wird durch den Gesetzartikel 20 vom 6. Mai 1875, beziehungsweise Gesetzartikel 14 vom Jahre 1887 geregelt. Die ursprünglich für die Personenbeförderung mit 10 Procent festgesetzte Steuer wurde durch das letzterwähnte Gesetz auf 18 Procent der Frachtgebühr erhöht. Der Ertrag dieser Steuer belief sich im Jahre 1891 auf 6,768.465 Gulden. Wir lassen nachstehend den Wortlaut der bezüglichen Gesetze folgen:

Gesetzartikel 20 über die Besteuerung der Benutzung des Eisenbahn- und Dampfschiff-Transportes.

(Sanctionirt am 6. Mai 1875. Kundgemacht im Abgeordnetenhause am 14. Mai, im Oberhause am 18. Mai 1875.)

Für die Benützung des Eisenbahn- und Dampfschiff-Transportes innerhalb der Grenzen der Länder der ungarischen Krone haben die Reisenden und diejenigen Personen, welche Frachten absenden, beziehungsweise übernehmen, die in dem nachfolgenden Paragraph festgestellten Steuersätze zu entrichten:

§ 1. Sowohl auf Eisenbahnen als Dampfschiffen ist zu entrichten:

a) Für den Personentransport 10 Procent der Fahrtaxe;

b) für die Beförderung von Reisegepäck 10 Procent der Frachtgebühr, welche für das das Freigewicht des Reisegepäckes übersteigende Uebergewicht eingehoben wird;

c) für Separatpersonenzüge und Separatschiffe 10 Procent der gesammten Beförderungsgebühr;

d) für Eilsendungen 5 Procent, für Frachtsendungen 2 Procent der Transportgebühr;

e) auf Dampfschiffen für eine Separatcabine — und auf Eisenbahnen für ein als Schlafstelle dienendes Wagencoupé 10 Procent des bezüglichen Preises.

Bei Berechnung dieser Steuersätze ist zu den in obigen Punkten angeführten Gebühren und Preisen stets auch die Manipulationsgebühr und der jeweilige Agiozuschlag hinzuzurechnen.

Sollte ein solcher Zuschlag von manchen Unternehmungen oder für gewisse Transporte nicht eingehoben werden, so ist die Steuer lediglich auf Grund der durch die Unternehmung eingehobenen oberwähnten Gebühren und Preise, sowie der Manipulationsgebühr zu bemessen.

§ 2. Alle diese Steuersätze sind durch die Dampfschiff- und Eisenbahn-Unternehmungen von den Reisenden, beziehungsweise Absendern oder Uebernehmern der Frachten einzuheben und an die betreffende Staatscassa abzuführen.

§ 3. Die im § 1 bestimmten Steuersätze sind zu den in den Gebührentarifen der Unternehmungen festgestellten Fahr-, Fracht- und Manipulationsgebühren hinzuzurechnen, mit diesen in einer Gesammtsumme in den Gebühren-

tarif tabellen zuröffentlichen Kenntniss zu bringen und sammt dem im Sinne des § 1 zu berechnenden Agiozuschlage zu entrichten.

Die derart verfassten Gebührentarife sind der Regierung vorzulegen.

§ 4. Bei Berechnung des im Grunde dieses Gesetzes zu entrichtenden Steuerbetrages sind Kreuzer-Bruchtheile, wenn dieselben bei Fahrgebühren einen halben Kreuzer, bei Transportgebühren dagegen $^1/_2$ Zehntel eines Kreuzers nicht übersteigen, unberücksichtigt zu lassen, wenn sie jedoch diese Beträge übersteigen, auf einen ganzen Kreuzer, beziehungsweise ein Zehntel eines Kreuzers zu ergänzen:

§ 5. Diejenigen, welche eine Tarifbegünstigung geniessen, haben nur den nach dem begünstigten Tarifsatze, der Manipulations-Gebühr und dem Agiozuschlage entfallenden Steuerbetrag zu entrichten.

§ 6. Die in diesem Gesetze bestimmte Steuer haben nicht zu entrichten.

a) Der königl. Hofstaat;

b) die auf Grund der üblichen Militärtransportscheine stattfindenden Personen- und Frachttransporte der gemeinsamen Armee und der Landwehr;

c) die Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen in Betreff jener Frachtgüter, welche ausschliesslich für die eigenen Baulichkeiten, zum Ausbaue, oder zur Erhaltung solcher Gegenstände, welche der Unternehmung gehören, oder endlich für den Betrieb derselben bestimmt sind, und von einer ihrer Eisenbahn- oder Dampfschiffstationen zur anderen befördert werden;

d) die Strassenbahnen;

e) die den Personenverkehr zwischen der Hauptstadt und einzelnen Theilen derselben vermittelnden Dampfschiffe und Eisenbahnen.

§ 7. Die für den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen den bestehenden Gesetzen und Vorschriften gemäss zu entrichtenden Stempelgebühren werden auch fernerhin unverändert aufrecht erhalten.

§ 8. Die Dampfschifffahrts- und Eisenbahnunternehmungen sind verpflichtet, binnen 14 Tagen nach Ablauf eines jeden Monats, und unter Vorbehalt der nachträglichen Ausgleichung vorläufig den dem Personen-, beziehungsweise Gepäck-, Eilgut- und Frachtentransportverkehre im gleichen Monate des Vorjahres entsprechenden Steuerbetrag an die Staatscassa zu entrichten, die tabellarischen Verkehrsausweise für den betreffenden Monat dagegen, in welchen die steuerpflichtigen Transporte, die Einnahmen für dieselben und die hiernach auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes eingehobene Steuer nach abgesonderten Rubriken für den Personen-, Reisegepäck-, Eilgut- und Frachtentransport summarisch ersichtlich zu machen sind — längstens binnen drei Monaten an die durch den Finanzminister zu bezeichnende Finanzdirection einzusenden.

Unternehmungen, deren Betrieb sich auch auf österreichisches Staatsgebiet oder das Ausland erstreckt, sind gehalten, in diesen Ausweisen unter Ansetzung der bezüglichen Steuersumme jene Beträge ersichtlich zu machen, welche in den fraglichen Staatsgebieten für die Benutzung des innerhalb der Grenzen der Länder der ungarischen Krone stattgefundenen Eisenbahn- oder Dampfschifftransportes gezahlt worden sind.

Der diesem Ausweise zufolge allenfalls mehr eingezahlte Betrag ist der betreffenden Unternehmung sogleich zurückzuerstatten, der sich ergebende Abgang jedoch durch dieselbe gleichzeitig zu ergänzen.

Der tabellarische Ausweis muss mit den Originalaufschreibungen und Büchern der Unternehmung übereinstimmen. Für die Richtigkeit desselben haften

sowohl die Unternehmungen, als auch die Geschäftsleiter der Gesellschaft, und die Finanzdirection ist berechtigt, die Ausweise durch ein hiermit betrautes Organ mit den Büchern oder Aufschreibungen der Unternehmung vergleichen zu lassen.

§ 9. Steuerbeträge, welche durch die betreffende Unternehmung binnen der im § 8 festgesetzten Frist nicht eingezahlt werden, sind sammt den 8 Procent Verzugszinsen für die Zeit der Versäumniss auf gleiche Weise wie die directen Steuern einzutreiben.

§ 10. In dem Eisenbahn- und Dampfschiffverkehre, welcher zwischen den Stationen innerhalb der Länder der ungarischen Krone, und zwar ohne Berührung des ausserhalb der Landesgrenzen liegenden Gebietes stattfindet, tritt gegenwärtiges Gesetz am ersten Tage desjenigen Monates, welcher nach Ablauf des auf die Sanctionirung folgenden Monates folgt — bezüglich der gesammten Bestimmungen dagegen am ersten Tage desjenigen Monates in Wirksamkeit, welcher nach Ablauf von drei Monaten nach der Sanctionirung folgt.

§ 11. Bis zum Eintritte der Wirksamkeit aller Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes wird der Finanzminister sowohl bezüglich der an die Staatscassa erfolgenden Einzahlungen jenes Steuerbetrages, welcher ausschliesslich den Verkehr innerhalb der Landesgrenzen betrifft, als auch bezüglich der diesfälligen Abrechnung den Zeitpunkt und die Modalitäten im Verordnungswege bestimmen.

§ 12. Mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes wird der Finanzminister, sowie der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen beauftragt.

Dieses Gesetz hat eine Abänderung erfahren durch den

Gesetzartikel 14 vom Jahre 1887 über die Modification einiger Bestimmungen des Gesetzartikels 20: 1875, betreffend die Besteuerung der Benutzung des Eisenbahn- und Dampfschifffahrttransportes.

(Sanctionirt am 2. April 1887. — Kundgemacht in der Landesgesetzsammlung am 9. April 1887.)

§ 1.

Der Gesetzartikel 61 : 1880 wird ausser Kraft gesetzt.

§ 2.

Der Anfang des Gesetzartikels 20 : 1875, sowie des § 1 wird folgendermassen abgeändert:

Für die Benutzung des Transportes innerhalb des Gebietes der Länder der ungarischen Krone, auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, ferner auf mit solchen Schiffspatenten zu versehenden sonstigen Wasserfahrzeugen, auf welchen fremde Personen und Waaren gegen Einhebung einer Gebühr und mittelst Dampfzugkraft befördert werden, haben die Reisenden und Spediteure, beziehungsweise die Uebernehmer, eventuell Aufgeber der Speditionen folgende Steuersätze zu entrichten:

a) Für die Personenbeförderung 18 Procent der Frachtgebühr;

b) für die Beförderung des Reisegepäckes 18 Procent der nach dem den portofreien Theil des Reisegepäckes übersteigenden Mehrgewichte berechneten Gebühr;

c) für Personenseparatzüge und Separatdampfschiffe 18 Procent der gesammten Transportgebühr;

d) für Eilgüter 7 Procent der Transportgebühr, für Frachtgüter 5 Procent der Gebühr;

e) auf Dampfschiffen für die Miethe der Cabinen, auf Eisenbahnen für die Miethe des als Schlafstelle dienenden Coupés 18 Procent der Miethgebühr.

Bei der Berechnung dieser Steuersätze sind zu den in den obigen Punkten aufgezählten Gebühren und Miethbeträgen auch die Manipulationsgebühr und der jeweilige Agiozuschlag hinzuzurechnen.

Inwieferne solche Zuschläge von einigen Unternehmungen oder nach gewissen Transportgattungen nicht eingehoben werden, ist die Steuer bloss nach den durch die Unternehmung thatsächlich eingehobenen oberwähnten Gebühren, Miethbeträgen und Manipulationsgebühren zu bemessen.

§ 3.

Der § 6 des Gesetzartikels 20: 1875 wird folgendermassen modificirt:

Mit der durch dieses Gesetz festgesetzten Steuer werden nicht belegt:

a) Der königliche Hof;

b) die Personen-, Eilgüter- und sonstigen Frachtentransporte der gemeinsamen Armee (der Marine) und der Honvédschaft, insoferne der Transport auf Grund der üblichen Militärtransportdocumente erfolgt;

c) die Eisenbahn- und Schiffsunternehmungen in Bezug auf jene Güter, welche sie ausschliesslich zu eigenen Bauzwecken, zum Ausbau und zur Erhaltung der Objecte der Unternehmung oder endlich als zum Eisenbahn- beziehungsweise Schifffahrtsbetrieb gehörig, von einer ihrer eigenen Eisenbahn- oder Schiffsstationen zur anderen befördern; dagegen erstreckt sich die Steuerfreiheit nicht auf jene Güter, welche, obgleich sie das Eigenthum der Unternehmung bilden, doch nicht streng genommen zum Geschäftskreise der Eisenbahn- oder Schifffahrtsunternehmungen gehören;

d) die Strassenbahnen;

e) die zwischen den einzelnen Theilen der Hauptstadt und ihrer Grenze den Personentransport vermittelnden Dampfschiffe und Eisenbahnen;

f) jene Ueberfuhren, bei welchen der Ueberfuhrverkehr mittelst Dampfkraft aufrecht erhalten wird.

§ 4.

Wenn der Schiffstransport nicht zu den regelmässigen, publicirten Gebührensätzen, sondern gegen eine besonders vereinbarte Summe geschieht, ist die Schiffsunternehmung verpflichtet, innerhalb des im § 8 des Gesetzartikels 20 : 1875 bestimmten vierzehntägigen Termines nach der bedungenen Transportgebühr die laut § 2 des gegenwärtigen Gesetzes entfallende Steuer an die Staatscassa abzuführen und spätestens binnen drei Monaten auch postenweise die Ausweise der zur Grundlage der Steuer dienenden vereinbarten Summen der vom Finanzminister zu bezeichnenden Finanzdirection einzusenden.

§ 5.

Bei solchen eigenen Transporten der Eisenbahn- und Schiffsunternehmungen, welche nicht gemäss des obigen § 3 von der Steuer befreit sind, bildet die Grund-

lage der nach § 2 zu entrichtenden Transportsteuer die in den eigenen Büchern etwa besonders ausgewiesene Transportgebühr, wenn aber eine solche Transportgebühr nicht separat ausgewiesen ist, die eigenen Regiesätze, und sind die Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen dem § 8 des Gesetzartikels 20 : 1875 entsprechend gehalten, auf Grund der in ihren eigenen Büchern aufgerechneten Transportgebühr oder der eigenen Regiesätze die gemäss des § 2 des gegenwärtigen Gesetzes entfallende Steuer an die Staatscassa abzuführen, und die Transporte nach Gattungen und Quantitäten unter Bezeichnung der Transportroute und der eigenen Regiesätze spätestens binnen drei Monaten auszuweisen.

§ 6.

Ausländische Schifffahrtsunternehmungen sind nach den auf dem Gebiete der Länder der ungarischen Krone veranlassten Personen- und Waarentransporte die Transportsteuer ebenfalls zuentrichten verpflichtet. Wenn die ausländische Unternehmung auf dem Gebiete der Länder der ungarischen Krone keinen im Sinne des § 3 des Gesetzartikels 20: 1875 vorgelegten Tarif hat, ist der im Inlande wohnhafte Aufgeber oder Uebernehmer der transportirten Waare die Transportsteuer von Fall zu Fall zu entrichten verpflichtet. Zu diesem Zwecke muss der Aufgeber oder Uebernehmer spätestens binnen 24 Stunden von der Aufgabe oder Uebernahme gerechnet die Gattung und Quantität der Waare, die innerhalb des Gebietes der Länder der ungarischen Krone fallende Transportroute und die nach dieser Route entfallende Transportgebühr dem zu diesem Zwecke entsendeten Finanzorgane, oder wenn ein solches nicht entsendet ist, der Gemeindevorstehung von Fall zu Fall fatiren und die nach § 2 entfallende Transportsteuer an der von dieser bezeichneten Cassa entrichten.

Auf eben diese Weise sind auch die Eigenthümer der im § 2 umschriebenen sonstigen Wasserfahrzeuge verpflichtet, von Fall zu Fall die Fatirung zu vollziehen und die Steuer allsogleich zu entrichten. Die Grundlage der Steuer bildet in diesen Fällen die volle Summe der Transportgebühr und können von letzterer nur jene Summen in Abzug gebracht werden, welche der Schiffeigenthümer für die Inanspruchnahme der Dampfzugkraft einer anderen Transportunternehmung zahlt und nach welchen Summen diese Transportunternehmung die Steuer zu entrichten verpflichtet ist.

§ 7.

Für die wie immer geartete Verkürzung der Transportsteuer sind die Eigenthümer der Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen, sowie deren Directoren und exmittirten Vertreter solidarisch (bei von ausländischen Schifffahrtsunternehmungen veranlassten Transporten die im Inlande wohnhaften Aufgeber oder Uebernehmer der Waaren individuell) verantwortlich und bei einer Verkürzung ausser der nach dem Gesetze entfallenden Transportsteuer im Wege des Gefällsstrafverfahrens mit dem zehn- bis zwanzigfachen Betrage der verkürzten Steuersumme zu bestrafen.

§ 8.

Die durch dieses Gesetz nicht modificirten Bestimmungen des Gesetzartikels 20 : 1875 bleiben auch ferner in Geltung.

§ 9.

Den Tag des Inslebenstretens des gegenwärtigen Gesetzes bestimmt der Finanzminister im Einverständnisse mit dem königlich ungarischen Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen.

§ 10

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes werden der Finanzminister und der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen betraut.

Oesterreich.

Nach dieser Darstellung der einschlägigen Gesetzgebung im Auslande und in Ungarn gehen wir zu den gesetzlichen Bestimmungen über, welche in Oesterreich bezüglich der Einhebung einer Gebühr für den Personenverkehr bestehen. In dem Gesetze vom 13. December 1862 wurde bestimmt, dass für jede Personenkarte eine Gebühr von 1 Kreuzer für je 50 Kreuzer eingehoben werde, wobei als Minimalgebühr 1 Kreuzer und als Maximalgebühr 15 Kreuzer festgesetzt wurde. Die letztere Gebühr wurde durch das Gesetz vom 11. Mai 1871 auf 25 Kreuzer erhöht. Diese Gebühr wird von den österreichischen Privatbahnen neben den behördlich genehmigten Fahrpreisen eingehoben, während bei den österreichischen Staatsbahnen der Fahrkartenstempel im Kreuzerzonentarif inbegriffen ist.

Durch das Gesetz vom 17. Juni 1887 wurde die Regierung ermächtigt, für die Localbahnen die Umwandlung der in T. P. 47e des Gesetzes vom 13. December 1862 festgesetzten Stempelgebühr in eine Procentualgebühr zu bewilligen, welche mit 3% des Fahrpreises zu bemessen und durch die Bahnunternehmung von den Reisendeh einzuheben ist. Hiefür war die Erwägung massgebend, dass bei der Anwendung des Gesetzes vom Jahre 1862 die Anwendung des insbesonders bei den italienischen Tramways eingeführten Billetsystems, wonach nur eine Art von Personenfahrkarten besteht, erheblich erschwert würde. Der Ertrag des Fahrkartenstempels in Oesterreich bezifferte sich im Jahre 1891 mit 1,272.500 fl. Nachstehend folgt der Wortlaut der auf den Personenfahrkartenstempel bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen.[1])

---

[1]) Die Vorschriften, betreffend den Gebührenstempel für Fahrkarten, von Dr. Max Freiherr v. Buschman. C.-Bl. f. E. 1885, Nr. 121.

Gesetz vom 13. December 1862, R. G. Bl. Nr. 89, Tarifpost 47 e: Empfangs- und Aufnahmsscheine der Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsunternehmungen über die Uebernahme von Personen zum Transporte (Personenkarten) unterliegen einer Gebühr: *a)* bei einem Fahrpreise bis 50 Kreuzer von jedem Stück 1 Kreuzer; *b)* bei einem höheren Fahrpreise aber so oftmal 1 Kreuzer als 50 Kreuzer in dem Fahrpreise enthalten sind. Jeder Rest unter 50 Kreuzer ist voll anzunehmen, und die Gebühr nie höher als mit 15 Kreuzer für das Gesetz zu bemessen.

Gesetz vom 11. Mai 1871, R. G. Bl. Nr. 39. Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich in Abänderung der Tarifpost 47, lit. *e*, des Gesetzes vom 13. December 1862, R. G. Bl. Nr. 89, anzuordnen, wie folgt:

§ 2. Die in Tarifpost 47, lit. *e*, festgesetzte Maximalgebühr wird von 15 auf 25 kr. erhöht.

Gesetz vom 13. December 1862, R. G. Bl. Nr. 89, § 12. Die Finanzverwaltung ist ermächtigt: *a)* Allen Gesellschaften, Anstalten und Personen, welchen die unmittelbare Entrichtung der Gebühren obliegt oder gestattet wird, zur Sicherung des Staatsschatzes die Führung eines mit deren Aufschreibungen genau übereinstimmenden Journales, welches die zur Beurtheilung der Richtigkeit der Gebührenansätze nothwendigen Angaben zu enthalten hat, aufzutragen und die Richtigkeit und Vollständigkeit derselben durch Vergleich mit den Originaljournalen und Rechnungen der Betheiligten von ihren Abgeordneten prüfen zu lassen; *b)* wofern die zur Beurtheilung des Geschäftsumfanges erforderlichen Umstände erhoben werden können, mit den erwähnten Gesellschaften, Anstalten und Personen über eine an die Stelle der Gebühr tretende Abfindungssumme das Uebereinkommen zu treffen.

Die erwähnten Gesellschaften, Anstalten und Personen haften mit den ihre Geschäfte besorgenden Personen, welchen die Erfüllung der Gebührpflicht in dieser Geschäftsführung obliegt, zur ungetheilten Hand für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Ausweisung für den Betrag der dem Staatsschatze zustehenden Gebühren und für die durch die Gesetze vom 9. Februar und 2. August 1850 verhängten nachtheiligen Folgen und Strafen jener Uebertretungen, die von den erwähnten Personen in Gesellschaftsangelegenheiten begangen werden.

Gesetz vom 13. December 1862, R. G Bl. Nr. 89, Tarifpost 47. Anmerkung zu *d* und *e*: Die Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsunternehmungen haben die in dieser Tarifpost festgesetzten Gebühren mit den Fahrpreisen einzuheben und monatlich nachhinein unmittelbar zu entrichten.

Gesetz vom 11. Mai 1871, R. G. Bl. Nr. 39. Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich in Abänderung der Tarifpost 47, lit. *e*, des Gesetzes vom 13. December 1862, R. G. Bl. Nr. 89, anzuordnen, wie folgt: § 1. Personenfahrkarten von Unternehmungen, welche bloss den Localverkehr vermitteln, d. i. solchen, welche ihren Geschäftsbetrieb auf das Gebiet einer Gemeinde und den Umkreis einer Meile von der Grenze dieses Gebietes beschränken, sind, wenn der höchste für die Beförderung einer Person von der Unternehmung eingehobene Fahrpreis 20 Neukreuzer nicht übersteigt, bedingt gebührenfrei. (Tarifpost 48, lit. *b.*)

Gesetz vom 30. März 1875, R. G. Bl. Nr. 42. Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich in Abänderung des § 1 des Gesetzes vom

11. Mai 1871, R. G. Bl. Nr. 39, anzuordnen, wie folgt: § 1. Personenfahrkarten von Tramwayunternehmungen,[1]) welche bloss den Localverkehr vermitteln, d. i. solchen, welche ihren Geschäftsbetrieb auf das Gebiet einer Gemeinde und den Umkreis einer Meile von der Grenze dieses Gebietes beschränken, sind auch dann, wenn der höchste für die Beförderung einer Person von der Unternehmung eingehobene Fahrpreis 20 Kreuzer übersteigt, bedingt gebührenfrei. (Tarifpost 48, lit. *b*, des Gesetzes vom 13. December 1862, R. G. Bl. Nr. 89.)

Während in der ausländischen Gesetzgebung, sowie in Ungarn der Aufschlag zu den Personentarifen hauptsächlich als ein Theil der Steuereinnahmen angesehen wird, hat der auf Grund des Gesetzes vom 13. December 1862 in Oesterreich eingeführte Aufschlag den Charakter einer Gebühr.[2]) Diese Form des Aufschlages wäre auch in Zukunft beizubehalten, weil es ein charakteristisches Merkmal der Gebühr bildet, dass der Ertrag aus derselben einer speciellen Bestimmung zugeführt wird.

Durchführung der Abänderung des Gesetzes vom 13. Dec. 1862.

Zur Beantwortung der Frage übergehend, in welcher Weise und in welchem Ausmasse der Fahrkartenstempel festzusetzen wäre, so scheint es, als ob die Fixirung einer gewissen procentuellen Gebühr den Vorzug der Einfachheit für sich hätte. Zwei Gründe sprechen jedoch dafür, den Fahrkartenstempel nicht procentuell, sondern mit einer fixen Ziffer zonenweise festzusetzen.

Es wäre nämlich in diesem Falle möglich, das Verhältniss, welches der Kreuzerzonentarif zwischen der III. und der II. beziehungsweise I. Classe geschaffen hat, zu Gunsten der beiden letzteren Classen zu verbessern. Es ist bekannt, dass der gegenwärtige Tarif der III. Classe in Oesterreich weit billiger ist, als in irgend einem anderen Staate. Wir verweisen in dieser Beziehung auf die an anderer Stelle enthaltene vergleichsweise Darstellung, aus welcher hervorgeht, dass sogar die in Preussen bestehende IV. Classe

[1]) In der Concession der Wiener Tramwaygesellschaft vom 14. April 1889 ist die Einführung eines Fahrkartenstempels im Tramwayverkehr vorgesehen. Die Berechtigung für die Einbeziehung der Tramways unter die Bestimmungen des Gesetzes vom 13. December 1862 würde unseres Erachtens in dem Falle gegeben sein, wenn die finanzielle Hilfeleistung des Staates für die Ausbildung der Verkehrsmittel in den Landeshauptstädten weiterhin in Anspruch genommen werden sollte.

[2]) Ein im Jahre 1880 von dem damaligen Leiter des Finanzministeriums, Sectionschef v. Chertek, eingebrachter Gesetzentwurf wegen Einhebung einer 10procentigen Abgabe von dem Personen- und Reisegepäckstransport auf Eisenbahnen und den auf Binnengewässern verkehrenden Dampfern zur theilweisen Deckung der Staatsbedürfnisse im Jahre 1880 ist nicht zur Verhandlung gelangt.

theuerer ist, als die III. Classe des Kreuzerzonentarifes. Vielfach sind die Klagen, dass die II. Classe des Kreuzerzonentarifes im Verhältniss zur III. Classe zu theuer ist, und es ist bezeichnend, dass in England, wo durch die Railway facilities Act von 1864 zuerst ein dem Kreuzerzonentarif ähnliches Verhältniss (3, 2, $1^1/_4$) eingeführt wurde, dieses Verhältniss am frühesten verschoben wurde, so dass sich daselbst der Fahrpreis der III. Classe wesentlich dem der II. Classe nähert.

Wenn nun der Fahrkartenstempel z. B. mit 5 Kreuzer für die erste Zone festgesetzt würde, so hätte der Fahrpreis des Kreuzerzonentarifes in der ersten Zone anstatt 10, 20 und 30 Kreuzer: 15, 25 und 35 Kreuzer zu betragen, wodurch das Verhältniss der drei Fahrclassen in entsprechender Weise regulirt würde.

Mängel der Verkehrsstatistik.

Der zweite Grund, der für diese Art der Festsetzung des Fahrkartenstempels anzuführen ist, liegt im Interesse der Aufrechterhaltung einer Personenverkehrsstatistik.

Durch die Einführung des Kreuzerzonentarifes auf den k. k. Staatsbahnen und auf der Mehrzahl der Privatbahnen ist die Führung einer Personenverkehrsstatistik, insoweit sich dieselbe auf die Anzahl der beförderten Reisenden erstreckt, ganz unmöglich geworden. Es werden nämlich verschiedene Stationen und Haltestellen aus Bequemlichkeitsrücksichten nur mit Fahrkarten III. Classe ausgerüstet, und das System des Kreuzerzonentarifes ermöglicht es, statt einer Fahrkarte II. Classe zwei, und statt einer Fahrkarte I. Classe drei Fahrkarten III. Classe auszugeben. Wird in derselben Weise eine Schnellzugskarte verabfolgt, so können für einen Reisenden vier bis fünf Karten III. Classe ausgegeben werden.

Es würde daher die Verkehrsstatistik eine empfindliche Lücke aufweisen, wenn sie nicht einerseits über die Anzahl der wirklich beförderten Reisenden, andererseits über die Benutzung der verschiedenen Classen ein verlässliches Bild bieten könnte.

Als ein geeignetes Mittel, um diesen Uebelstand zu beseitigen, empfiehlt sich eine geeignete Abänderung des Fahrkartenstempels.

Die Benutzung zweier Karten für einen Reisenden würde nämlich in dem Falle ausgeschlossen sein, wenn jede

Fahrkarte mit der Stempelgebühr behaftet wäre und die Stempelgebühr für alle Classen eine einheitliche wäre. Zu diesem Behufe würde es sich empfehlen, die Personenfahrkarten, ähnlich wie die Frachtbriefe durch die Staatsdruckerei herzustellen, welche für alle Eisenbahnen ganz gleichmässige Karten anzufertigen hätte, um diese, welche auf 1., 2., 3., 4. Zone u. s. w. zu lauten hätten, gegen Vergütung, beziehungsweise Aufrechnung der Stempelgebühr nach Bedarf abzugeben. Da die Feststellung der Zonen sich durchaus nicht dem Kreuzerzonentarif anschmiegen muss, so liegt kein Hinderniss vor, dass dieser Erhebungsmodus für alle Eisenbahnen, also auch für diejenigen, welche den Kreuzerzonentarif nicht eingeführt haben, zur Anwendung gelangt.

Was nun das Ausmass des Fahrkartenstempels betrifft, so liegt es nahe im Falle die Einführung eines Aufschlages zu den Personentarifen als zweckmässig befunden werden sollte, gleichartige Bestimmungen mit Ungarn anzustreben.

Ertrag des Fahrkartenstempels.

Im Jahre 1891 ist der Erlös des Fahrkartenstempels mit 1,272.500 fl. ausgewiesen worden,[1]) während bei Zugrundelegung des ungarischen Aufschlages von 18 Procent aus der Einnahme des Personenverkehres im Jahre 1891 per 50,027.865 fl. ein Erlös von 9,005.015 fl. hätte erzielt werden können. Dieses Erträgniss würde auf Grund einer dreiprocentigen Annuität die Aufnahme eines Anlehens von 300 Millionen Gulden gestatten, das gewiss hinreichen würde, um die Bedürfnisse des Staates für den Ausbau des Eisenbahnnetzes zu befriedigen.

Auf diesem Wege wäre es möglich, die Bedürfnisse des Staates für die finanzielle Förderung des Localbahnbaues in ausreichendem Masse sicherzustellen. Der Gedanke, dass die Bedürfnisse des Eisenbahnwesens zunächst durch dieses selbst aufzubringen sind, ist kein neuer. Wir finden ihn, wenngleich in anderer Form, auch in anderen Staaten. Es möge nur daran erinnert werden, dass die Kosten des Nebenbahnnetzes in Preussen aus den Ueberschüssen des Staatseisenbahnnetzes bedeckt worden sind. Wäre diese Nothwendigkeit nicht vorhanden gewesen, so hätten die Tarife der preussischen Staatsbahnen beträchtlich ermässigt werden können. Thatsächlich sind in dem Zeitraum 1879 bis

---

[1]) Für Frachtkarten sind 938.154 fl. eingegangen.

1892 nicht weniger als 1134 Millionen Mark Reinüberschüsse der Eisenbahnverwaltung für Investitionen im Eisenbahnbaue verwendet worden. Angesichts der verschiedenartigen Entwickelung des österreichischen Eisenbahnwesens schien es uns nothwendig, den Bedingungen des Ausbaues des Eisenbahnnetzes von dem Gesichtspunkte der besonderen Verhältnisse des Eisenbahnwesens in Oesterreich näher zu treten.

Mögen Andere entscheiden, ob unser Weg der richtige ist. Wir haben uns die Worte gegenwärtig gehalten, die von einem warmen Freunde des Eisenbahnwesens herrühren. Gegenüber den Bestrebungen der englischen Eisenbahnen, die Passagiersteuer abzuschaffen, sagt Gustav Cohn:[1] „Der seit Langem gehörte Einwand, die Steuer sei darum zu beseitigen, weil sie die „Bewegung" besteuere, ist — selbst wenn er principiell ein richtiger Einwand wäre — für diese Steuer nicht zutreffend. Nicht bloss ist es nach den vernünftigen Steuergrundsätzen unrichtig, irgend ein Symptom der Steuerkraft von vorneherein abzulehnen, um dessentwillen, weil dieses Symptom an Vorgänge des Lebens anknüpft, die man nicht verkümmern will; es kommt nur darauf an, die Symptome richtig als Merkmale der Steuerkraft zu erfassen."

[1]) Die englische Eisenbahnpolitik. Leipzig 1883.

SCHLUSSWORT.

Es ist eine längst anerkannte Thatsache, dass der Austausch von Rohstoffen und Producten im eigenen Lande, sowie die hierdurch bedingte Entwickelung der heimischen Industriezweige für die Entwickelung der Volkswirthschaft eines Staates von grösserer Bedeutung ist, als die anscheinend glänzenden Resultate des Export- und Transitverkehres. Dieser Erkenntniss haben die österreichischen Eisenbahnen Rechnung getragen, indem sie seit einer Reihe von Jahren dem Localverkehr ihre besondere Aufmerksamkeit zuwenden, dessen Beständigkeit die höchsten Garantien für die Entwickelung einer Eisenbahn bietet. Allein es kann sich hier naturgemäss nur um jenen Verkehr handeln, der im unmittelbaren Bereiche der Eisenbahn selbst gelegen ist, während der Localverkehr im weitergehenden Sinne nur durch die planmässige Anlage eines weit verzweigten Localbahnnetzes seine Befriedigung finden kann. Es wurde schon früher darauf hingewiesen, dass eine Ermässigung der Tarife der Hauptbahnen jenen Nachtheil nicht aufzuwiegen im Stande ist, der sich für die Production dadurch ergiebt, dass heute in Oesterreich noch fruchtbare Gegenden vorhanden sind, deren Producte mehr als einen Tag lang auf der Strasse fortbewegt werden müssen, bevor dieselben eine Eisenbahnstation erreichen, so z. B. das mit Naturproducten reich gesegnete Val Sugana in Tirol oder das von der Franz Josefbahn und der Nordwestbahn umschlossene Gebiet im südlichen Böhmen. Welche Aufgaben das Localbahnwesen in dem letzteren Kronlande zu erfüllen hat, das ist von dem um das österreichische Eisenbahnwesen so

verdienten Dr. Eduard Herbst in einer seiner letzten Reden im Abgeordnetenhause ausgesprochen worden. In der Sitzung vom 10. Juli 1891 sagte Dr. Herbst, Oesterreich habe abgesehen von strategischen Eisenbahnen, weit weniger grosse Eisenbahnen nothwendig, als vielmehr die Ergänzung und Befruchtung des Hauptnetzes durch Localbahnen. Anknüpfend an die Thatsache, dass in einem grossen Theile Böhmens eine erhebliche Abnahme der Bevölkerung zu verzeichnen sei — nach der letzten Volkszählung hat die Bevölkerung unter den 89 Bezirken des Kronlandes in 33 Bezirken abgenommen — wies Herbst nach, dass sowohl in czechischen wie in deutschen Bezirken, in fruchtbaren, wie in unfruchtbaren, in Gebirgsgegenden, wie in der Ebene, sich dieselbe um so bedeutsamere Erscheinung zeige, als gleichzeitig in anderen Bezirken eine ganz exorbitante Vermehrung der Bevölkerung eingetreten ist, so z. B. in Gablonz, wo sich die städtische Bevölkerung infolge der Einbeziehung in das Eisenbahnnetz um 62 Procent vermehrt hat, oder in zwei erzgebirgischen Städten, in Graslitz und Weipert, in Städten, welche, wenn sie keine Eisenbahnverbindung bekommen hätten, wahrscheinlich eben so verkommene Städte wären, wie so viele andere. Allein sie haben eine Eisenbahnverbindung erhalten und darum hat sich im Laufe des letzten Decenniums die Bevölkerung in Weipert um 29 Procent, in Graslitz um 26 Procent vermehrt.

Sehr treffend schreibt auch ein hervorragender Fachmann, O. v. Mühlenfels in einem „Die Bedeutung der Eisenbahnen unterster Ordnung" betitelten Aufsatze [1]: „Das Vorhandensein einer Eisenbahnstation in erreichbarer Nähe wird immer mehr zu einer Lebensfrage für jede industrielle und gewerbliche Entwickelung, sowohl wie für das Gedeihen der Landwirthschaft insbesondere. Die Gegenden, die der Eisenbahnverbindung entbehren müssen, veröden und unterliegen im Wettbewerbe denen gegenüber, die von einer solchen Lebensader durchzogen sind."

In den Bestrebungen der Staaten, die Productionsbedingungen zu verbessern, nimmt daher die Ausgestaltung der Verkehrsmittel mit Recht den ersten Rang ein, und man kann die Behauptung aufstellen, dass die Concurrenzfähigkeit

---

[1] Preussische Jahrbücher, Berlin 1891.

der Production eines Staates in dem Masse steigt, als die Ausbildung seiner Verkehrsmittel zunimmt. Die Einflussnahme ausgebildeter Verkehrsmittel ist besonders für einen Staat wie Oesterreich, dessen wirthschaftliche Kraft zum nicht geringen Theile in der Urproduction gelegen ist, von einer Bedeutung, an welche alle anderen Bestrebungen der Verkehrspolitik nicht heranreichen. Es wird deshalb auch die Wirkung unserer Handelsverträge mit anderen Staaten abgeschwächt, wenn wir in der Ausbildung der Verkehrsmittel mit unseren Compaciscenten nicht gleichen Schritt halten. Vergleichen wir die Entwickelung unseres Eisenbahnnetzes mit demjenigen von Deutschland, so wird die Ausdehnung der Eisenbahnanlagen in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern zu Ende des Jahres 1890, sowie das Verhältniss der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen zu dem Flächeninhalte und der Einwohnerzahl aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

	Bahnlänge Kilometer	Auf 1 Quadratkilometer kommen Meter Bahn	Auf 100.000 Bewohner kommen Kilometer Bahn
Oesterreich unter der Enns	1.638·783	82	61·566
Oesterreich ob der Enns	800·544	66	101·872
Salzburg	224·261	31	129·249
Steiermark	1.086·337	48	84·690
Kärnten	416·916	40	115·486
Krain	266·857	27	53·482
Küstenland (österr. illyr.)	299·211	37	43·028
Tirol und Vorarlberg	750·596	26	80·816
Böhmen	4.623·696	89	79·130
Mähren	1.636·115	73	71·858
Schlesien	427·379	83	70·565
Galizien	2.705·917	34	40·950
Bukowina	304·762	29	47·133
Dalmatien	125·982	9	23·886
Summe . . .	15.307·356	51	64·059

Demgegenüber weist das Eisenbahnnetz in Deutschland in dem gleichen Zeitpunkte folgende Entwickelung auf:

	Bahnlänge Kilometer	Auf 1 Quadratkilometer kommen Meter Bahn	Auf 100.000 Bewohner kommen Kilometer Bahn
Preussen	24.684	70·9	83·9
Bayern	5.407	71·3	9·76
Sachsen	2.181	145·5	6·49
Württemberg	1.486	76·2	7·32
Baden	1 402	92·9	8·60
Hessen	913	118·8	9·32
Deutschland im Ganzen	40.982	75·7	84·4

Aus dieser Gegenüberstellung geht hervor, dass das Eisenbahnnetz Deutschlands Ende 1890 nach dem Flächenraum um 48·43 Procent und nach der Dichte der Bevölkerung um 31·75 Procent grösser war, als das österreichische Eisenbahnnetz.

Wir können auch der Ansicht nicht beipflichten, dass die Concurrenzfähigkeit der österreichischen Production auf den continentalen Absatzgebieten zunächst durch die Anlage von Wasserstrassen zu fördern sei, denn es würde sich hierbei nicht so sehr um die Schiffbarmachung möglichst vieler Flüsse, als um den Bau von Canälen handeln, welche doch nichts anderes bezwecken, als mit den Hauptlinien des Eisenbahnnetzes in Concurrenz zu treten. Was uns vielmehr noth thut, ist die Verbindung der einzelnen Theile der Provinzen durch Eisenbahnlinien, welche in die eigentlichen Werkstätten der Production eindringen, den bereits bestehenden Eisenbahnlinien die Erzeugnisse und Producte einzelner Länderstrecken zuführen und Rohstoffe herbeischaffen oder umgekehrt; auf diese Weise wird der Werth der Gesammtproduction gehoben, und die bisherige Ungleichheit der Productionsbedingungen vermindert.

Die zukünftige Aufgabe des Eisenbahnwesens ist eine klar vorgezeichnete. Es hat jetzt eine sociale Aufgabe zu erfüllen, indem es den Bedürfnissen der Bevölkerung näher rücken muss, um sich mit diesen auf das innigste zu verbinden, und wir glauben, dass der gegenwärtigen Generation, welche die Wohlthaten des Eisenbahnwesens genossen hat, auch die Pflicht obliegt, die sociale Seite desselben einer gedeihlichen Lösung zuzuführen.

ANHANG.

Anlage A.

Gesetz vom 25. Mai 1880, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen. R. G. Bl. Nr. 56.

Artikel 1. Die Regierung wird ermächtigt, bei Concessionirung neuer Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852, und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint.

Artikel 2. Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, die Unternehmungen von Localbahnen von der im § 68 der Eisenbahnbetriebsordnung, beziehungsweise im § 10, lit. *f* des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854 ausgesprochenen Verpflichtungen in Betreff der Beförderung der Post, sowie von den zufolge § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten zu entheben

Artikel 3. Gleichartige Erleichterungen (Artikel 1 und 2) in Bezug auf die Ausrüstung, den Bau und Betrieb können nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für schon bestehende Eisenbahnen zugestanden werden, wenn auf denselben oder einzelnen Zweig- oder Verbindungslinien derselben der Localbahnbetrieb mit ermässigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.

Artikel 4. Die Regierung wird ermächtigt, bei Festsetzung der Concessionstarife für Localbahnen Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 — betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen — zu gewähren.

Artikel 5. Die bei dem Betriebe der Localbahnen nicht zu überschreitende Fahrgeschwindigkeit ist nach Beschaffenheit des einzelnen Falles jeweilig durch die Regierung festzusetzen.

Alle gesetzlichen Bestimmungen, welche in Bezug auf einzelne Localbahnen eine ziffermässige Beschränkung der einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeit enthalten, treten ausser Kraft.

Artikel 6. Die Benutzung von Reichsstrassen zur Anlage von Localbahnen wird gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehres gefährdet erscheint.

Zulässigkeit und Bedingungen der Strassenbenutzung sind durch die Strassenverwaltung im Einvernehmen mit den Eisenbahnaufsichtsbehörden festzustellen.

Unbeschadet der aus dem Bestande des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeiten ist für die Strassenbenutzung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten.

Die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung des benutzten Strassentheiles, sowie etwaige, durch die fragliche Benutzung veranlasste Mehrkosten der Strassenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Strassenverkehres erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahnunternehmung.

Andere öffentliche Strassen können mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden.

Artikel 7. Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden, durch welche bedingungsweise für den Fall des Zustandekommens einer projectirten Localbahn zu Gunsten derselben die Abtretung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Beistellung von Bau- oder Betriebsmaterialien, die Leistung von Baarzahlungen mit oder ohne Uebernahme von Actien oder sonstige wie immer geartete Beitragsleistungen zugesichert, die Bedingungen für die Benutzung öffentlicher Strassen festgestellt oder Garantieverpflichtungen übernommen werden, geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Artikel 8. Im Falle der Concessionsertheilung für Localbahnen können seitens der Regierung die nachstehenden Begünstigungen gewährt werden:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, bücherlichen Eintragungen, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung und Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, sowie für jene bezüglich der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die bücherliche Eintragung der Prioritätsobligationen, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für Anfertigung der Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen, von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Coupon-Stempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren vom Tage der Concessionsertheilung.

Inwiefern für einzelne Localbahnen etwa weitergehende finanzielle Unterstützungen seitens der Staatsverwaltung durch Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln oder auf sonstige Weise zugestanden werden, wird in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

Artikel 9. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit und erlischt mit dem 31. December 1882.

Artikel 10. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes werden der Handelsminister, der Minister des Innern und der Finanzminister betraut.

Anlage B.

Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 57, womit in theilweiser Abänderung der Verordnung vom 25. Januar 1879 Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und commissionellen Behandlung der Projecte für Local- und Schleppbahnen eingeführt werden.

1. Localbahnen.

§ 1. Die Bestimmung, ob einer projectirten Eisenbahn die Eigenschaft einer Localbahn zukomme, wird — insoweit darüber nicht ein Gesetz entschieden hat — vom Handelsministerium im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Ministerien bei Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten getroffen.

Diese Bewilligung wird für einen Zeitraum von höchstens einem Jahre ertheilt.

Behufs Verlängerung der ertheilten Bewilligung bedarf es der Vorlage der im § 1 der Verordnung vom 25. Januar 1879 angeführten Behelfe in dem Falle nicht, wenn der thatsächliche Beginn der technischen Vorarbeiten oder ein denselben entgegenstehendes Hinderniss nachgewiesen wird.

§ 2. In Ansehung von Localbahnen, bei welchen in Folge ihrer geringeren Bedeutung und Länge die Zahl der Trace, sowie die Lage und Zahl der Stationen durch die localen und Terrainverhältnisse gegeben erscheint, oder bei welchen die Wahl der Trace, sowie der Zahl und Lage der Stationen in der Zustimmung der Betheiligten begründet ist, findet ein abgekürztes Verfahren statt (§§ 3—5).

§ 3. Mit dem Concessionsgesuche kann sofort das Detailproject dem Handelsministerium vorgelegt werden.

Von den im § 14 der Verordnung vom 25. Januar 1879 vorgeschriebenen Behelfen kann

a) der Situations-, beziehungsweise Grundeinlösungsplan (Z. 2) auf den Katastralmassstab 1:2880 beschränkt werden;

b) die Sammlung massgebender Querprofile (Z. 4) entfallen, wogegen Querprofile der von der Bahn mitzubenutzenden Strassen bezüglich jener Punkte vorzulegen sind, wo ein Wechsel der Strassenbreite stattfindet oder Engstellen bestehen;

c) die Vorlage des Grundeinlösungsplanes (Z. 2), sowie der Verzeichnisse (Z. 8 und 9), insoweit und insolange entfallen, als die Ausübung des Enteignungsrechtes nicht in Anspruch genommen wird.

§ 4. Das Handelsministerium kann, wenn es die projectirte Localbahn als gemeinnützig erkennt, auf Grund des vorgelegten Detailprojectes die politische Begehung anordnen.

Dieselbe findet nach Vorschrift des § 6 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, und mit der durch den etwaigen Wegfall der Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung (§ 3 *c*) bedingten Beschränkung nach den Bestimmungen der §§ 14 u. ff. der Verordnung vom 25. Januar 1879 statt.

Etwaige Tracen- und Stationsfragen sind vor allen anderen auszutragen.

Zeigt sich, dass hierdurch erhebliche Aenderungen des Projects erforderlich werden, so ist bis zu deren Durchführung mit der Erörterung der hierdurch berührten Detailfragen innezuhalten und eventuell die Begehung bis zur Entscheidung der zu lösenden Vorfragen zu unterbrechen.

§ 5. Das Ergebniss der politischen Begehung ist behufs Erwirkung der Allerhöchsten Concession auf Grund des § 5 des Concessionsgesetzes dem Handelsministerium vorzulegen.

Die politische Landesbehörde hat die Fällung der Enteignungserkenntnisse bis nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession aufzuschieben.

Der nach Massgabe der Bestimmungen der §§ 19 u. ff. der Verordnung vom 25. Januar 1879 sich ergebende Bauconsens tritt erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft.

§ 6. Sofern bei einer Localbahn die Voraussetzungen des abgekürzten Verfahrens (§ 2) nach dem Erachten des Handelsministeriums nicht zutreffen oder der Anwendung dieses Verfahrens ein besonderes Begehren des Concessionswerbers entgegensteht, wird eine Tracenrevision abgehalten, mit welcher in dem Falle, als bezüglich der festzustellenden Trace keine die Stationsanlagen alterirenden Varianten in Frage stehen, die Stationscommission vereinigt werden kann.

§ 7. Von den im § 2 der Verordnung vom 25. Januar 1879 bezeichneten Bestandtheilen des dem Handelsministerium vorzulegenden Generalprojectes entfallen

a) das Generallängenprofil (Z. 3) in der Voraussetzung, dass die Bahnlänge nicht mehr als 30 Kilometer beträgt;

b) die Sammlung von Querprofilen (Z. 5), an deren Stelle im Falle der Mitbenutzung von Strassen die im § 3, lit. *b* der gegenwärtigen Verordnung bezeichneten Strassenprofile zu treten haben.

Dem Projecte sind ebenso viele Copien der Specialkarte (Massstab 1:75.000) oder in deren Ermanglung der Generalkarte und eines die beantragte Trace, die Stationen und deren Zufahrten erläuternden Auszuges des technischen Berichtes beizuschliessen, als Sprengel politischer Bezirksbehörden von der projectirten Localbahn berührt werden.

Insoweit es für die Projectsprüfung nothwendig ist, bleibt es der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vorbehalten, bezüglich jener Punkte der Bahn, wo sich Schwierigkeiten ergeben, Querprofile (Massstab 1:200), und falls das Längenprofil aus einem Coten- oder Schichtenplane abgeleitet wurde, auch die letzteren zur Einsicht abzuverlangen.

§ 8. Falls die Vereinigung der Stationscommission mit der Tracenrevision begehrt wird, sind dem Generalprojecte die Situationspläne der Stationen und Haltestellen (§ 8, Z. 3 der Verordnung vom 25. Januar 1879) beizufügen.

§ 9. Im Uebrigen gelten für die Tracenrevision und Stationscommission unter Aufrechthaltung der in den §§ 3 und 10 der obigen Verordnung vom 25. Januar 1879 bezeichneten Aufgaben dieser Commissionen, statt der bisherigen, die hier folgenden Bestimmungen (§§ 10 bis 15).

§ 10. Das Handelsministerium ordnet über das entsprechend befundene Project im Wege der politischen Landesbehörde die commissionelle Amtshandlung an und leitet gleichzeitig die im § 7, Absatz II, genannten Copien

behufs Auflage derselben zu Jedermanns Einsicht unmittelbar an die politischen Bezirksbehörden.

Die commissionelle Amtshandlung kann an der Trace oder an einem geeigneten Orte in der Nähe derselben stattfinden und ist binnen längstens vier Wochen nach Einlangen des Auftrages an die Statthalterei durchzuführen.

§ 11. Die Commission besteht aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, dem Vertreter des Reichskriegsministeriums, sofern dasselbe auf die Entsendung eines solchen nicht verzichtet hat, einem Vertreter der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und dem Vertreter der politischen Bezirksbehörde für seinen Sprengel. Falls die Trace einen fortificatorischen Rayon berührt, bleibt es dem Reichskriegsministerium vorbehalten, für diesen Rayon einen besonderen Vertreter zu entsenden.

Der Landesbehörde ist anheimgestellt, einen mit den Localverhältnissen vertrauten technischen Beamten von Fall zu Fall als Beirath der Commission beizugeben.

Dem Landesausschusse, den Handelskammern, sowie nach Umständen der Bergbehörde und anderen betheiligten Behörden und Körperschaften, desgleichen den Verwaltungen jener bestehenden Bahnen, an welche die projectirte Localbahn anschliesst, ist es, insoferne die dieselben berührenden Fragen nicht bereits im schriftlichen Wege ausgetragen erscheinen, anheimzustellen, an der commissionellen Berathung theilzunehmen.

Der Concessionswerber oder ein Vertreter desselben ist der Commission beizugeben.

Jedem Betheiligten steht frei, bei der Commission zu erscheinen und in Ansehung der Bahnrichtung und der Stationsanlagen, sowie auch in Ansehung der Interessen und etwaigen erworbenen Rechte bestehender Transportanstalten seine Einwendungen oder Erinnerungen mündlich oder schriftlich vorzubringen.

§ 12. Der Commissionsleiter bestimmt innerhalb der im § 10 bezeichneten Frist den Tag und Ort des Beginnes der commissionellen Verhandlung und hat hiervon die im § 11, Abschnitt I und III, bezeichneten Vertreter, Behörden und Körperschaften, den Concessionswerber und die politischen Bezirksbehörden, deren Sprengel von der projectirten Localbahn berührt werden, zu verständigen, sowie gleichzeitig über das Stattfinden der Commission in der amtlichen Landeszeitung eine Verlautbarung zu veranlassen, welche für die nicht speciell verständigten Interessenten als Einladung zu gelten hat.

§ 13. Die politischen Bezirksbehörden haben sofort nach Einlangen der im § 7 im Absatz II bezeichneten Behelfe, deren Auflage unter Verständigung der von der projectirten Localbahn berührten Gemeinden zu veranlassen, ferner binnen 24 Stunden nach Einlangen der Verständigung seitens des Commissionsleiters (§ 12) Zeit und Ort des Commissionsbeginnes den Gemeinden mit dem Beifügen bekanntzugeben, dass es jedem Betheiligten freisteht, seine allfälligen Einwendungen oder Erinnerungen bei der Commission mündlich oder schriftlich vorzubringen.

Die Vorstehungen der Gemeinden sind diesbezüglich zur sofortigen ortsüblichen Verlautbarung verpflichtet.

§ 14. Nach dem Ermessen des Commissionsleiters können die Mitglieder der Commission die Trace und die Stationsanlagen an Ort und Stelle besichtigen und daselbst Aeusserungen der Interessenten protokollarisch entgegennehmen.

Ueber das Commissionsergebniss ist ein Protokoll aufzunehmen, welches von dem Commissionsleiter, den anwesenden Commissionsmitgliedern und dem Schriftführer zu unterfertigen ist.

Das Commissionsprotokoll hat der Commissionsleiter binnen acht Tagen nach Schluss der commissionellen Verhandlungen an das Handelsministerium vorzulegen.

§ 15. Auf Grund des Commissionsprotokolles entscheidet das Handelsministerium über die für die allfällige Ausführung der Localbahn massgebende Trace, sowie — vorbehaltlich der seinerzeitigen definitiven Entscheidung nach Massgabe des Eisenbahn-Concessionsgesetzes — über die Bedingungen, unter denen die Concession erworben werden kann.

§ 16. Für die ausser dem Falle des abgekürzten Verfahrens (§§ 3—5) stattfindende politische Begehung gelten die Erleichterungen der §§ 3 und 4 der gegenwärtigen Verordnung.

§ 17. Bei Anordnung der politischen Begehung kann das Handelsministerium in von ihm als dringend erachteten Fällen die politische Landesbehörde ermächtigen, die im § 17, Absatz II, des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, sowie im § 17, Absatz III, und § 20 der Verordnung vom 25. Januar 1879 dem Handelsministerium vorbehaltene Entscheidung in dem Falle zu treffen, wenn ein mit Stimmeneinhelligkeit gestellter Commissionsantrag vorliegt.

§ 18. Alle Amtshandlungen in Bezug auf projectirte Localbahnen sind mit möglichster Beschleunigung durchzuführen.

§ 19. Von den nach § 30 der Verordnung vom 25. Januar 1879 vorzulegenden Behelfen entfällt das Generallängenprofil (Z. 1).

II. Schleppbahnen.

§ 20. Die §§ 33—38 der Verordnung vom 26. Jauuar 1879 werden aufgehoben.

§ 21. Der nach § 3 der Ministerialverordnung vom 1. November 1859, R. G. Bl. Nr. 200, dem Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ackerbauministerium vorbehaltenen Baubewilligung unterliegen nur diejenigen Berggewerkseisenbahnen, welche mit gleicher Spurweite in öffentliche Bahnen derart einmünden, dass ein Uebergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann.

Bei Anlage sonstiger Bergwerksbahnen, welche auf dem Territorium öffentlicher Eisenbahnen ausmünden, unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums nur die durch die Ausmündung der Bergwerksbahn an der öffentlichen Bahn hervorgerufenen baulichen Veränderungen (§ 18 der Verordnung vom 25. Januar 1879).

§ 22. Nur für die im § 21, Abschnitt I, bezeichneten Bergwerksbahnen wird der Benutzungsconsens durch die Generalinspection der österreichischen Eisenbahen ertheilt.

Bei Einführung des Locomotivbetriebes auf sonstigen oberirdischen Bergwerksbahnen bleibt es der politischen Landesbehörde nach Einholung des Gutachtens der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vorbehalten, den Vollzug der vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen vor Eröffnung des Locomotivbetriebes zu constatiren und bei entsprechendem Befunde die Betriebseröffnung zu gestatten.

§ 23. Auf Schienenwegen, welche zur Bringung der Forstproducte dienen sollen, finden, soferne bezüglich ihrer Anlage die Voraussetzungen des § 21 eintreten, die Bestimmungen der §§ 21 und 22 Anwendung.

§ 24. Bei Schleppbahnen, welche (sei es im Sinne der §§ 21—23 der gegenwärtigen Verordnung, sei es in Folge specieller Vorschriften) einer Baubewilligung des Handelsministeriums bedürfen, ist nach den im § 18 der Verordnung vom 25. Januar 1879 für Um- oder Zubauten zu einer im Baue oder Betriebe stehenden öffentlichen Bahn gegebenen Vorschriften vorzugehen.

Der Consens zur Eröffnung einer Schleppbahn oder zur Benutzung einzelner Theile derselben erfolgt wie für Erweiterungsbauten auch im Betriebe stehender Eisenbahnen (§ 32 der Verordnung vom 25. Januar 1879).

§ 25. Die gegenwärtige Verordnung tritt gleichzeitig mit dem Gesetze, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen, in Wirksamkeit.

Anlage C.

Gesetzentwurf vom 18. Juni 1886, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden.

Artikel 1. Die Regierung wird ermächtigt, bei Concessionirung neuer Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen und dergleichen) nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen angeordneten Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint.

Artikel 2. Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, die Unternehmungen von Localbahnen von den im § 68 der Eisenbahnbetriebsordnung, beziehungsweise im § 10, lit. *f* des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854 ausgesprochenen Verpflichtungen in Betreff der Beförderung der Post, sowie von den zufolge des § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten zu entheben.

Artikel 3. Gleichartige Erleichterungen (Artikel 1 und 2) in Bezug auf die Ausrüstung, den Bau und Betrieb können nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für jene schon bestehenden Eisenbahnstrecken zugestanden werden, auf welchen der Secundärbetrieb mit ermässigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.

Artikel 4. Die Regierung wird ermächtigt, bei Festsetzung der Tarife für Localbahnen Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, sowie von den sonstigen gesetzlichen Vorschriften über das Tarifwesen zu gewähren.

Artikel 5. Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden, durch welche bedingungsweise für den Fall des Zustandekommens einer projectirten Localbahn zu Gunsten derselben die Abtretung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Beistellung von Bau- oder Betriebsmaterialien, die Leistung von Baarzahlungen mit oder ohne Uebernahme von Actien oder sonstige, wie immer geartete Beitragsleistungen zugesichert, die Bedingungen für die Benutzung öffentlicher Strassen festgesetzt oder Garantieverpflichtungen übernommen, oder endlich Vereinbarungen zum Zwecke der Sicherstellung der Capitalsbeschaffung, des Baues oder des Betriebes der Localbahn getroffen werden, mit Ausschluss der im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen, geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Artikel 6. Im Falle der Concessionsertheilung für Localbahnen können seitens der Regierung die nachstehenden Begünstigungen gewährt werden:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahnunternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:

1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;

2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

(Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.)

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung der concessionirten Localbahn bestimmten Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung der Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritätsobligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung der Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren oder Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von höchstens dreissig Jahren vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet;

e) die Umwandlung der in T. P. 47 *e* des Gesetzes vom 13. December 1862, R. G. Bl. Nr. 89, festgesetzten Stempelgebühr von den Personenfahrkarten in eine Procentualgebühr, welche mit 3 Procent des Fahrpreises sammt Agiozuschlag zu bemessen, durch die Bahnunternehmung von den Reisenden einzuheben und monatlich nachhinein an die Gefällscassen abzuführen ist.

Die sub *e* angeführte Begünstigung kann auch schon bestehenden Localbahnen eingeräumt werden.

Artikel 7. Die Regierung wird ermächtigt:

a) die dem Staate im Falle der Uebernahme des Betriebes einer Localbahn zu vergütenden Betriebsauslagen auf Grund der zu ermittelnden voraussicht-

lichen Selbstkosten mit einem Pauschalbetrage, welcher auch in einem festen Procentsatze der Bruttoeinnahme der Localbahn bestehen kann, festzusetzen;

b) in Ansehung jener bereits bestehenden oder erst künftig zu erbauenden Localbahnen, welche in vom Staate betriebene Hauptbahnen einmünden, von der Aufrechnung einer Vergütung oder Beitragsleistung der Localbahnunternehmung für die Mitbenutzung bestehender Anlagen der Hauptbahnen und für den in den Anschlussbahnhöfen durch Staatsbahnorgane besorgten Stationsdienst abzusehen; endlich

c) den Verwaltungen vom Staate garantirter Eisenbahnen die Gewährung gleichartiger Begünstigungen (lit. *a* und *b*) für von denselben zu betreibende, respective an dieselben anschliessende Localbahnen zu gestatten.

Artikel 8. Inwieferne für einzelne Localbahnen, deren Nothwendigkeit oder Nützlichkeit ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten ausser Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, von Seiten der Staatsverwaltung etwa nebst oder statt der in den Artikeln 6 und 7 vorgesehenen andere finanzielle Unterstützungen, welche nicht im administrativen Wirkungskreise gelegen sind, wie insbesondere die Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln, eine Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung, die Uebernahme der Betriebsführung auf Rechnung des Staates gegen Zusicherung der Zahlung einer festen Pachtrente etc. zugestanden werden können, wird in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

Dabei hat als Grundsatz zu gelten, dass der Gewährung derartiger finanzieller Unterstützungen von Seiten des Staates eine den individuellen Verhältnissen entsprechende Betheiligung des Landes, der Gemeinden und Interessenten an dem Localbahnunternehmen vorauszugehen hat.

Artikel 9. Den Unternehmungen normalspuriger Localbahnen, für welche die im Artikel 6, lit. *a* bis inclusive *d*, oder im Artikel 8 angeführten finanziellen Begünstigungen eingeräumt worden sind, ist — unbeschadet des bei der Concessionsertheilung der Staatsverwaltung vorzubehaltenden Rechtes, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung unter den in der Concession festzustellenden Bedingungen jederzeit einzulösen — die Verpflichtung aufzuerlegen, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenutzung der Localbahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die benutzte Localbahn gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

Die Höhe und die Modalitäten der zu entrichtenden Entschädigung, welche nach Verhältniss des Antheiles der mitbenutzenden Staatseisenbahnverwaltung an der im Gegenstandsjahre auf der mitbenutzten Bahnstrecke bewirkten gesammten Transportsleistung zu bemessen ist und in einer für die Dauer der Mitbenutzung alljährlich an die Unternehmung der mitbenutzten Localbahn zu bezahlenden Jahresrente zu bestehen hat, sind in der Concessionsurkunde festzusetzen.

Die Mitbenutzung hat nur insoweit stattzufinden, als hierdurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenutzten Localbahn nicht gestört wird.

Sofern der Uebergang fremder Fahrbetriebsmittel auf die Localbahn mit den derselben gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und

Betriebssystem nach dem Erachten der Aufsichtsbehörde nicht vereinbart sein sollte, sind die erwachsenden Mehrkosten der Localbahnunternehmung zu vergüten.

Artikel 10. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist insolange und insoweit ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben nach dem Erachten der Regierung dauernd gesichert erscheint.

Artikel 11. Werden öffentliche Strassen durch den Bau von Localbahnen nur in der im § 10, lit *c* und *d* des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, erwähnten Weise berührt, so hat es bei den Bestimmungen des Eisenbahnconcessionsgesetzes, wonach insbesondere die Zustimmung des Reichskriegsministeriums zu jeder derartigen Anlage eingeholt werden muss, sein Bewenden.

Handelt es sich jedoch um eine durch die eben erwähnten Bestimmungen des Eisenbahnconcessionsgesetzes nicht geregelte, insbesondere um eine derartige Benutzung öffentlicher Strassen zur Anlage und zum Betriebe von Localbahnen, dass der Strassenkörper in einem den Bereich einer Kreuzung oder Ueberführung (§ 10 lit. *d* des Eisenbahnconcessionsgesetzes) übersteigenden Umfange zugleich als Bahnkörper zu dienen hat, so finden die Bestimmungen der nachstehenden Artikel 12 bis 18 Anwendung.

Artikel 12. Die Benutzung öffentlicher Strassen zur Anlage und zum Betriebe von Localbahnen in der im zweiten Absatze des Artikels 11 erwähnten Weise ist nur insoweit zulässig, als nicht durch die Anlage oder den Betrieb die Benutzbarkeit der Strasse leidet oder die Sicherheit des Strassenverkehres gefährdet erscheint.

Zu jeder solchen Benutzung ist auch die Zustimmung des Reichskriegsministeriums erforderlich, welche durch das Handelsministerium einzuholen ist.

Artikel 13. Die Entscheidung über das Vorhandensein der im Artikel 12, Absatz 1, erwähnten Voraussetzungen steht der politischen Landesbehörde zu.

Kann hinsichtlich nicht ärarischer öffentlicher Strassen die Zustimmung der zur Erhaltung der Strassen Verpflichteten, beziehungsweise der nach den bestehenden Gesetzen zur Ertheilung dieser Zustimmung berufenen Behörden oder Organe nicht erlangt werden, so kann die Zulässigkeit der Benutzung von der politischen Landesbehörde bei Vorhandensein der allgemeinen Voraussetzungen (Artikel 12, Absatz 1) nur insoferne ausgesprochen werden, als die Gemeinnützigkeit des Localbahnunternehmens von der hierzu berufenen staatlichen Verwaltungsbehörde anerkannt ist.

In diesem Falle haben für die zu treffende Entscheidung und das zu beobachtende Verfahren die einschlägigen Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878 sinngemäss Anwendung zu finden.

Artikel 14. Die Feststellung der Bedingungen der Strassenbenutzung kommt:

a) bei Reichsstrassen der politischen Landesbehörde,

b) bei anderen öffentlichen Strassen den zu deren Erhaltung Verpflichteten, beziehungsweise jenen Behörden oder Organen zu, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benutzung der Strasse seitens der Localbahnunternehmung nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

Artikel 15. Handelt es sich um die Benutzung von Reichsstrassen, so obliegt der Localbahnunternehmung:

1. Jene Bedingungen zu erfüllen, welche aus strassenpolizeilichen Rücksichten vorgeschrieben werden.

Bei Feststellung dieser Bedingungen hat die politische Landesbehörde vorläufig das Einvernehmen mit der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen zu pflegen.

2. Die Bestreitung der Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung des benutzten Strassentheiles, sowie etwaiger durch die fragliche Benutzung veranlasster Mehrkosten der Strassenerhaltung, endlich aller Kosten, welche für die zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Strassenverkehres erforderlichen besonderen Vorkehrung erwachsen.

3. Im Falle des Betriebes mit animalischer Kraft die Entrichtung der Mauthgebühr nach Massgabe der diesfalls bestehenden Vorschriften.

Ein weiteres Entgelt ist für die Benutzung von Reichsstrassen nicht zu entrichten.

Artikel 16. Handelt es sich dagegen um die Benutzung nicht ärarischer öffentlicher Strassen, so hat bei Feststellung der Bedingungen für diese Benutzung als Grundsatz zu gelten, dass die Localbahnunternehmung alle jene Verpflichtungen zu erfüllen hat, welche ihr nach Artikel 15, Ziffer 1 bis 3, obliegen würden, wenn die Strasse eine Reichsstrasse wäre.

Kommt zwischen der Strassenverwaltung (Artikel 14, lit. *b*) und der Localbahnunternehmung hinsichtlich der von dieser angestrebten Benützung einer ärarischen öffentlichen Strasse ein Uebereinkommen nicht zu Stande und wurde in Gemässheit des Artikels 13 dieses Gesetzes, beziehungsweise des § 17 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, ein Enteignungserkenntniss gefällt, so hat die Strassenverwaltung (Artikel 14, lit. *b*) sich auf den Ausspruch zu beschränken, welche Leistungen und Verpflichtungen der Localbahnunternehmung zufolge des im ersten Absatze dieses Artikels ausgesprochenen Grundsatzes zu erfüllen obliegen.

Insoweit der zur Erhaltung der Strasse Verpflichtete vermöge der durch das Enteignungserkenntniss der Localbahnunternehmung eingeräumten Strassenbenutzung über dass Mass der zufolge des vorstehenden Absatzes der Localbahnunternehmung aufzuerlegenden Leistungen und Verpflichtungen hinaus einen vermögensrechtlichen Nachtheil erleidet, kann die Feststellung der hiefür gebührenden Schadloshaltung unter sinngemässer Anwendung der einschlägigen Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, erfolgen.

Die Bestimmungen des bezogenen Gesetzes finden auch in dem weiteren Verfahren, insbesondere bei dem Vollzuge des Erkenntnisses der politischen Landesbehörde sinngemässe Anwendung.

Der zwangsweise Vollzug einer durch eine rechtskräftige Entscheidung oder durch eine nach § 26 des vorbezogenen Gesetzes getroffenen Vereinbarung festgestellten Enteignung ist von der politischen Bezirksbehörde ausser den im § 35, Absatz 2, des bezogenen Gesetzes bezeichneten Fällen auch dann zu bewilligen, wenn die Eisenbahnunternehmung nachweist, dass die gerichtliche Festsetzung der Schadloshaltung zwar begehrt worden ist, das Gericht jedoch entschieden hat, dass der Fall einer Schadloshaltung nicht vorliegt oder wenn die gerichtliche Feststellung der Schadloshaltung binnen fünfzehn Monaten vom Zeitpunkte der Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses nicht angesucht worden ist.

Artikel 17. Ergeben sich rücksichtlich der den Localbahnunternehmungen in Absicht auf die Strassenbenutzung obliegenden Verpflichtungen nach Er-

öffnung des Betriebes Anstände, so entscheidet, wenn es sich um eine Reichsstrasse handelt, die politische Landesbehörde, hinsichtlich anderer öffentlichen Strassen dagegen die hierzu gesetzlich berufene Behörde.

Insofern solche Anstände aus militärischen Rücksichten sich ergeben, ist hierüber die Entscheidung nur auf Grund der vom Handelsministerium einzuholenden Zustimmung des Reichskriegsministeriums zu fällen.

Artikel 18. Im Falle der Verlegung oder Abänderung der von einer Localbahnunternehmung benutzten Strasse ist die Localbahnunternehmung verpflichtet, auf Verlangen der Strassenverwaltung nach eingeholter Zustimmung des Handelsministeriums mit der Bahnanlage dem neuen Strassenzuge, beziehungsweise der geänderten Strassenlinie zu folgen und die hieraus erwachsenden Kosten aus Eigenem zu tragen

Erscheint die Verlegung oder Abänderung der Bahn vom Standpunkte des öffentlichen Interesses unzulässig — wofür die Entscheidung des Handelsministeriums massgebend ist —, so hat die Localbahnunternehmung den aufgelassenen Strassengrund, insoweit er für Bahnzwecke erforderlich ist, käuflich oder wofern dies nicht möglich und die Gemeinnützigkeit des Unternehmens anerkannt ist, auf dem durch das Gesetz vom 18. Februar 1878 vorgezeichneten Wege zu erwerben.

Artikel 19. Die Localbahnunternehmungen sind verpflichtet, den Betrieb der eine öffentliche Strasse benutzenden oder kreuzenden Bahnstrecken jederzeit ohne Anspruch auf eine Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies im Kriegs- oder Mobilisirungsfalle aus militärischen Rücksichten von der Militärbehörde für nothwendig erkannt wird, oder wofern dies aus sonstigen öffentlichen Rücksichten, insbesondere behufs Herstellung oder Instandhaltung der benutzten Strasse, der Wasser- und Gasleitungen, Canäle oder anderer öffentlicher Anlagen oder zur Durchführung gesetzlicher Massnahmen von der competenten Behörde angeordnet werden sollte.

Artikel 20. Die Bestimmungen dieses Gesetzes haben auch dann sinngemässe Anwendung zu finden. wenn der Localbahnunternehmung seitens der Strassenverwaltung die Benutzung der Strasse zur Anlage und zum Betriebe der Localbahn nur zeitlich beschränkt eingeräumt worden ist und nach Ablauf dieser Zeit die weitere Benutzung der Strasse zum Betriebe der Localbahn angestrebt wird.

Artikel 21. Dieses Gesetz tritt unter Ausserkraftsetzung der Bestimmungen der Gesetze vom 25. Mai 1880, vom 26. December 1882 und vom 28. December 1884 mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Artikel 22. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes werden Mein Handels minister, Mein Minister des Innern, Mein Finanzminister und Mein Justizminister beauftragt.

Anlage D.

Gesetzentwurf vom 18. Juni 1886, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Strassenbahnen (Tramways) getroffen werden.

Artikel 1. Der gewerbsmässige Betrieb von Strassenbahnen (Tramways), welche mit animalischer Kraft betrieben werden und zur Personenbeförderung im

Ortsverkehre dienen, wird unter die concessionirten Gewerbe, und zwar unter die Unternehmungen periodischer Personentransporte (Absatz 3 des § 15 des Gesetzes vom 15. März 1883, R. G. Bl. Nr. 39) eingereiht.

Auf die Genehmigung der Betriebsanlage finden die im dritten Hauptstücke der Gewerbeordnung vorgezeichneten Bestimmungen Anwendung und hat diesfalls namentlich das in den §§ 28 bis 31 vorgezeichnete besondere (Edictal-) Verfahren einzutreten.

Artikel 2. Die Entscheidung darüber, ob eine Strassenbahn unter die im Artikel 1 bezeichneten Strassenbahnen einzureihen ist, steht dem Handelsministerium zu.

Diese Entscheidung muss erfolgt sein, bevor mit der Ertheilung der Concession auf Grund des Artikels 3 vorgegangen werden kann.

Artikel 3. Zur Ertheilung der Concession und zur Genehmigung der Betriebsanlage für die im Artikel 1 bezeichneten Strassenbahnen ist die politische Landesbehörde, in deren Verwaltungsgebiet die zu concessionirende Strassenbahn gelegen ist, und in dem Falle, wenn diese letztere das Verwaltungsgebiet einer politischen Landesbehörde überschreitet, das Ministerium des Innern berufen.

Artikel 4. Behufs Erlangung einer solchen Concession (Artikel 3) ist bei Reichsstrassen die Bewilligung der politischen Landesbehörde, bei nicht ärarischen öffentlichen Strassen aber die Zustimmung der zur Erhaltung der Strassen verpflichteten Strassenverwaltungskörper, beziehungsweise der sonstigen nach den bestehenden Gesetzen zur Ertheilung dieser Zustimmung berufenen Behörden und Organe erforderlich. Die erlangte Bewilligung oder Zustimmung wird als ein gesetzliches Erforderniss für die Verleihung der Concession erklärt.

Handelt es sich um eine Strassenbahn, welche mehrere Strassen benutzen soll, die verschiedenen Strassenverwaltungskörpern unterstehen, so ist mit der Ertheilung der Concession nur dann vorzugehen, wenn die Bedingungen, unter welchen die Strassenverwaltungskörper die Bewilligung oder Zustimmung zu der Strassenbenutzung ertheilt haben, untereinander insoweit vereinbar sind, dass ein den Verkehrsinteressen entsprechender einheitlicher Betrieb des gesammten Unternehmens ermöglicht erscheint.

Artikel 5. Die Concession ist stets für eine bestimmte Strecke und für jene Zeitdauer zu ertheilen, für welche die Benutzung der Strasse zugestanden wurde.

Jede Concessionsertheilung (Artikel 3) ist dem Reichskriegsministerium und den mit dem Vollzuge dieses Gesetzes beauftragten Ministerien zur Kenntniss zu bringen.

Artikel 6. Strassenbahnen sind derart anzulegen, dass durch die Anlage und den Betrieb derselben die Benutzbarkeit der Strasse nicht leidet und die Sicherheit des Strassenverkehres nicht gefährdet wird.

In Ansehung des Baues und Betriebes der im Artikel 1 bezeichneten Strassenbahnen haben im Uebrigen nicht die für Eisenbahnen erlassenen Gesetze und Verordnungen, sondern die allgemeinen Gewerbe-, Bau- und Polizeivorschriften zu gelten.

Der Regierung bleibt vorbehalten, die allgemeinen Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb der vorbezeichneten Strassenbahnen im Verordnungswege festzusetzen.

Artikel 7. Der Fahrpreistarif, sowie die Betriebsordnung sind von der Concessionsbehörde (Artikel 3) unter Berücksichtigung der diesfalls etwa als Bedingung für die Strassenbenutzung getroffenen Vereinbarungen festzustellen.

Artikel 8. Die im Artikel 1 bezeichneten Strassenbahnen haben von den Personenfahrkarten eine Gebühr zu entrichten, welche mit 1 Procent des Fahrpreises sammt Agiozuschlag zu bemessen, durch die Bahnunternehmung von den Fahrgästen einzuheben und monatlich nachhinein an die Gefällscassa abzuführen ist.

Die Bestimmungen des § 1 des Gesetzes vom 11. März 1871, sowie des Gesetzes vom 30. März 1875 werden in Ansehung der im Artikel 1 bezeichneten Strassenbahnen aufgehoben.

Die bezeichneten Strassenbahnen unterliegen nach Massgabe der bestehenden Vorschriften der Verpflichtung zur Entrichtung der Mauthgebühren

Artikel 9. Jede Unternehmung der im Artikel 1 bezeichneten Strassenbahnen ist verpflichtet, ihre Betriebsmittel der Militärbehörde, falls es militärische Rücksichten erheischen, zum Zwecke der Beförderung von Truppen oder Heereserfordernissen gegen eine zu vereinbarende, bei dem Abgange einer solchen Vereinbarung aber durch die Concessionsbehörde (Artikel 3) festzusetzende ermässigte Gebühr zur Verfügung zu stellen.

Im Mobilisirungs- oder Kriegsfalle ist der Strassenbahnbetrieb ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für so lange einzustellen, als dies aus militärischen Rücksichten von der Militärbehörde für nothwendig erkannt wird.

Artikel 10. Auf andere, als die im Artikel 1 bezeichneten Strassenbahnen finden die gesetzlichen Bestimmungen über die Anlage und den Betrieb von Localbahnen Anwendung, und ist demnach zur Anlage und zum Betriebe solcher Bahnen die Ertheilung einer Concession auf Grund des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, erforderlich.

Hierher gehören insbesondere jene Strassenbahnen, welche mit Locomotiven oder anderen mechanischen Motoren betrieben werden, ferner jene, welche für einen regelmässigen öffentlichen Güterverkehr bestimmt sind, dann jene, welche nach Massgabe der Entscheidung des Handelsministeriums den Umfang des Ortsverkehres überschreiten; und es macht hierbei keinen Unterschied, ob eine Strassenbahn schon bei ihrer ersten Anlage in eine der eben erwähnten Kategorien fällt, oder ob eine Strassenbahn von der im Artikel 1 bezeichneten Gattung erst in der Folge durch geänderte Betriebseinrichtung oder durch Fortsetzung oder Verbindung mit einer anderen Strassenbahn in eine Bahn von einer der im gegenwärtigen Artikel behandelten Kategorien umgestaltet werden soll.

Artikel 11. Bei der Concessionirung solcher als Localbahnen zu behandelnden Strassenbahnen kann das im § 8 des Eisenbahnconcessionsgesetzes dem Staate vorbehaltene Heimfallsrecht aufgegeben werden und finden auf obige Strassenbahnen die Bestimmungen des Artikels 9 des Gesetzes vom . . . ., womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden, keine Anwendung.

Bei der Concessionsertheilung für solche Strassenbahnen, welche in Gemässheit des Artikels 3 dieses Gesetzes concessionirt wurden, sohin aber in Folge des Eintrittes einer der im Artikel 10 bezeichneten Voraussetzungen als Localbahnen zu behandeln sind, bleibt der Regierung vorbehalten, zu bestimmen, ob, respective in welchem Umfange auf dieselben die nach Artikel 6 des vor-

bezogenen Gesetzes für Localbahnen zulässigen finanziellen Begünstigungen Anwendung zu finden haben.

Artikel 12. Zur ausnahmsweisen Beförderung von Frachten für besondere Zwecke, sowie zur versuchsweisen und ausnahmsweisen Einführung des Betriebes mit Locomotiven oder anderen mechanischen Motoren auf den im Artikel 1 bezeichneten Strassenbahnen ist von der Unternehmung unter Nachweisung der Zustimmung jener Behörden und Organe, an deren Bewilligung, respective Zustimmung zufolge Artikel 4 die Erlangung der gewerbsbehördlichen Concession gebunden ist, die von Fall zu Fall einzuholende besondere Bewilligung des Handelsministeriums erforderlich, welchem vorbehalten bleibt, diese Bewilligung von den aus öffentlichen Rücksichten nothwendig erscheinenden Bedingungen abhängig zu machen.

Insoweit diese Bewilligung ertheilt wird, unterliegt das Unternehmen in dieser Hinsicht auch der Beaufsichtigung durch die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen nach Massgabe der für Locomotiveisenbahnen geltenden Anordnungen.

Artikel 13. Die vom Handelsministerium auf Grund der Allerhöchsten Entschliessungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867 ertheilten Strassenbahnconcessionen bleiben aufrecht.

Die Competenz zu allen den Bau und Betrieb der im Artikel 1 dieses Gesetzes bezeichneten Strassenbahnen betreffenden behördlichen Amtshandlungen geht jedoch mit dem Tage der Kundmachung des gegenwärtigen Gesetzes nach Massgabe der vom Handelsministerium in sinngemässer Anwendung der Bestimmung des Artikels 2 zu treffenden Entscheidung an jene Behörden und Organe über, welche hierzu in Ansehung der neu zu concessionirenden derartigen Strassenbahnen nach dem gegenwärtigen Gesetze berufen sind.

Artikel 14. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, werden Mein Handelsminister, Mein Minister des Innern und Mein Finanzminister beauftragt.

Anlage E.

Gesetz vom 17. Juni 1887, R. G. Bl. Nr. 81, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden.

Artikel 1. Die Regierung wird ermächtigt, bei Concessionirung neuer Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.) nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852, und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen angeordneten Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint und als hierdurch das den autonomen Körperschaften nach den bestehenden Gesetzen zustehende Recht, im eigenen Wirkungskreise aus Sicherheitsrücksichten Vorschriften zu erlassen, nicht beeinträchtigt wird.

Gleichartige Erleichterungen können nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für jene schon bestehenden Eisenbahnstrecken zugestanden werden, auf welchen der Secundärbetrieb mit ermässigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.

Artikel 2. Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, die Unternehmungen von Localbahnen von den im § 68 der Eisenbahnbetriebsordnung, beziehungsweise im § 10, lit. *f*, des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854 ausgesprochenen Verpflichtungen in Betreff der Beförderung der Post, sowie von den zufolge des § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten zu entheben.

Artikel 3. Die Regierung wird ermächtigt, bei Festsetzung der Tarife für Localbahnen Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, sowie von den sonstigen gesetzlichen Vorschriften über das Tarifwesen zu gewähren.

Artikel 4. Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden, durch welche bedingungsweise für den Fall des Zustandekommens einer projectirten Localbahn zu Gunsten derselben die Abtretung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Beistellung von Bau- oder Betriebsmaterialien, die Leistung von Barzahlungen mit oder ohne Uebernahme von Actien oder sonstige, wie immer geartete Beitragsleistungen zugesichert, die Bedingungen für die Benutzung öffentlicher Strassen festgestellt oder Garantieverpflichtungen übernommen, oder endlich Vereinbarungen zum Zwecke der Sicherstellung der Capitalsbeschaffung, des Baues oder des Betriebes der Localbahn getroffen werden, mit Ausschluss der im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen, geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Artikel 5. Im Falle der Concessionsertheilung für Localbahnen können seitens der Regierung die nachstehenden Begünstigungen gewährt werden:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahnunternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:

1. Bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;

2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung der concessionirten Localbahn bestimmten Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritätsobligationen bestimmten

eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. *a*, Z. 2) auflaufenden Uebertragsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung der Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von höchstens dreissig Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet;

e) die Umwandlung der in T. P. 47*e* des Gesetzes vom 13. December 1862 festgesetzten Stempelgebühr von den Personenfahrkarten in eine Procentualgebühr, welche mit 3 Procent des Fahrpreises sammt Agiozuschlag zu bemessen, durch die Bahnunternehmung von den Reisenden einzuheben und monatlich nachhinein an die Gefällscassen abzuführen ist.

Die sub *e* angeführte Begünstigung kann auch schon bestehenden Localbahnen eingeräumt werden.

Artikel 6. Die Regierung wird ermächtigt, in Ansehung jener bereits bestehenden oder erst künftig zu erbauenden Localbahnen, welche in vom Staate für seine eigene Rechnung betriebene Hauptbahnen einmünden, von der Aufrechnung einer Vergütung oder Beitragsleistung der Localbahnunternehmung für die Mitbenutzung bestehender Anlagen der Hauptbahn und für den in den Anschlussbahnhöfen durch Staatsbahnorgane besorgten Stationsdienst abzusehen.

Den Verwaltungen vom Staate garantirter Eisenbahnen kann die Gewährung gleichartiger Erleichterungen zu Gunsten der an dieselben anschliessenden Localbahnen gestattet werden.

Artikel 7. Inwieferne für einzelne Localbahnen, deren Nothwendigkeit oder Nützlichkeit ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten ausser Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, von Seiten der Staatsverwaltung etwa nebst oder statt der in den Artikeln 5 und 6 vorgesehenen andere finanzielle Unterstützungen, welche nicht im administrativen Wirkungskreise gelegen sind, wie insbesondere die Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln, eine Betheiligung des Staates an der Capitalbeschaffung, die Uebernahme der Betriebsführung auf Rechnung des Staates gegen Zusicherung einer festen Pachtrente etc. zugestanden werden können, wird in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

Dabei hat als Grundsatz zu gelten, dass der Gewährung derartiger finanzieller Unterstützungen von Seiten des Staates eine den individuellen Verhältnissen entsprechende Betheiligung des Landes, der Gemeinden und sonstigen Interessenten an dem Localbahnunternehmen vorauszugehen hat. Diese Betheiligung kann erfolgen: durch unentgeltliche Abtretung von Grund und Boden an die Localbahnunternehmung, beziehungsweise durch Uebernahme der von derselben für die Grunderwerbung aufzuwendenden Kosten, durch unentgeltliche Lieferung von Baumaterialien, Betheiligung an der Capitalsbeschaffung, Zusicherung einer Erträgniss- oder Zinsengarantie etc.

Artikel 8. Den Unternehmungen normalspuriger Localbahnen, für welche die im Artikel 5, lit. *a* bis inclusive *d*, oder im Artikel 7 angeführten finanziellen

Begünstigungen eingeräumt worden sind, ist — unbeschadet des bei der Concessionsertheilung der Staatsverwaltung vorzubehaltenden Rechtes, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung unter den in der Concession festzustellenden Bedingungen jederzeit einzulösen — die Verpflichtung aufzuerlegen, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenutzung der Localbahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenutzte Localbahn gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen.

Die Modalitäten der Berechnung der zu entrichtenden Entschädigung, welche nach Verhältniss des Antheiles der mitbenutzenden Staatseisenbahnverwaltung an der im Gegenstandsjahre auf der mitbenutzten Bahnstrecke bewirkten gesammten Transportleistung zu bemessen ist und in einer für die Dauer der Mitbenutzung alljährlich an der Unternehmung der mitbenutzten Localbahn zu leistenden Zahlung zu bestehen hat, sind in der Concessionsurkunde festzusetzen.

Dit Mitbenutzung hat nur insoweit stattzufinden, als hierdurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenutzten Localbahn nicht gestört wird.

Sofern der Uebergang fremder Fahrbetriebsmittel auf die Localbahn mit den derselben gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem nach dem Erachten der Aufsichtsbehörde nicht vereinbart sein sollte, sind die hierdurch erwachsenden Mehrkosten der Localbahnunternehmung zu vergüten.

Artikel 9. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen, welche nur auf österreichische Währung lauten dürfen, ist insolange und insoweit ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben nach den von der Regierung zu prüfenden Ausweisen als dauernd gesichert erscheint.

Bahnunternehmungen, bei welchen aus Mangel der gesetzlichen Voraussetzungen die bücherliche Einlage im Sinne des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R. G. Bl. Nr. 70, nicht zulässig erscheint, sind von der Ausgabe der Prioritätsobligationen ausgeschlossen.

Artikel 10. Die Benutzung von Reichsstrassen zur Anlage von Localbahnen wird gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehres gefährdet erscheint.

Zulässigkeit und Bedingungen der Strassenbenutzung sind durch die Strassenverwaltung im Einvernehmen mit den Eisenbahnaufsichtsbehörden festzustellen.

Unbeschadet der aus dem Bestande des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeiten ist für die Strassenbenutzung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten.

Die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung des benutzten Strassentheiles, sowie etwaige, durch die fragliche Benutzung veranlasste Mehrkosten der Strassenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer durch den Bahnbetrieb herbeigeführten Störung oder Gefährdung des Strassenverkehres erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahnunternehmung.

Andere öffentliche Strassen können nur mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benutzung der Strasse seitens der Localbahnunternehmung nach den bestehenden Gesetzen berufen sind, zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden.

Artikel 11. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit und erlischt mit dem 31. December 1890.[1])

Artikel 12. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes werden Mein Handelsminister, Mein Minister des Innern, Mein Finanzminister und Mein Justizminister beauftragt.

Anlage F.

Gesetz vom 11. Februar 1890, wirksam für das Herzogthum Steiermark, betreffend die Förderung des Localeisenbahnwesens.

Mit Zustimmung des Landtages Meines Herzogthumes Steiermark finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1. Die Ausführung von Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen, Dampftramways etc.), deren Nothwendigkeit vom Standpunkte des allgemeinen Landesinteresses ausser Zweifel steht, bezüglich welcher jedoch dargethan erscheint, dass die Interessenten (insbesondere Gemeinden, Bezirke und Private) ausser Stande sind, die erforderlichen Geldmittel zur Gänze aufzubringen, kann auf Grund einer vom Landesausschusse zu erwerbenden besonderen Bau- und Betriebsconcession, oder in Durchführung einer von Interessenten oder einer Privatunternehmung erworbenen Concession, in Gemässheit der für die Concessionirung, den Bau und Betrieb von Localbahnen geltenden gesetzlichen Vorschriften und in Gemässheit der Bestimmung dieses Gesetzes durch das Land erfolgen.

§ 2. Zu diesem Zwecke wird ein vom Landesfonds abgesondert zu verwaltender und zu verrechnender „Steierischer Localeisenbahnfonds" gebildet, und zwar:

1. Durch den Erlös eines „Steirischen Localeisenbahnanlehens" im Höchstbetrage von 10 Millionen Gulden in Noten österreichischer Währung;

2. durch die dem Lande zufallenden Betriebsüberschüsse der auf Grund dieses Gesetzes vom Lande erbauten Localbahnen, beziehungsweise durch die Erträgnisse der vom Lande übernommenen Localbahn-Prioritätsactien;

3. durch die Zuschüsse und Beiträge der Interessenten (insbesondere Gemeinden, Bezirke, Private) oder des Staates zum Baucapital der einzelnen Localbahnen (§ 4):

4. durch die Zinsen der zeitweise vorhandenen, und nicht unmittelbar zu verausgebenden Barmittel;

5. durch den Erlös aus dem Verkauf der auf Grund dieses Gesetzes erbauten Localbahnen (§ 9, Punkt 3);

---

[1]) Die Wirksamkeit dieses Gesetzes wurde durch das Gesetz vom 28. December 1890, R. G. Bl. Nr. 229, bis 31. December 1893, ausgedehnt.

6. durch die Eingänge aus der planmässigen Rückzahlung oder aus dem Verkaufe der vom Lande übernommenen Prioritätsactien von Localbahngesellschaften, endlich

7. aus dem Erlöse in Folge der Ausgabe von Prioritätsobligationen, welche vom Lande in Gemässheit der Bestimmungen des § 6 ausgegeben werden.

Die unter Zahl 5, 6 und 7 bezeichneten Eingänge, sowie die in den Bahnerträgnissen (Punkt 2) enthaltenen planmässigen Tilgungsquoten des Anlagecapitales jener Localbahnen, für welche keine besonderen Actiengesellschaften gebildet werden, sind, sofern diese Eingänge nicht in neuen Localbahnbauten investirt werden, zur Tilgung des in Punkt 1 angeführten Landeseisenbahnanlehens zu verwenden.

Der Landeseisenbahnfonds kann über Beschluss des Landtages (§ 9, Punkt 7) insbesondere im Falle des Verkaufes der sämmtlichen aus demselben errichteten Localbahnen aufgelöst und mit dem Landesfonds vereinigt werden, in welchem Falle auch die etwa noch bestehenden Verpflichtungen des Landeseisenbahnfonds auf den Landesfonds übergehen. Wenn wider Erwarten der Landeseisenbahnfonds zur Bedeckung des Erfordernisses für Verzinsung und Amortisation des Landeseisenbahnanlehens nicht ausreichen sollte, ist der Abgang vom Lande zu bedecken.

§ 3. Aus dem nach § 2 zu bildenden Localeisenbahnfonds sind zu bestreiten:

1. Die Kosten der betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung der auf Grund dieses Gesetzes auszuführenden Localbahnen;

2. die Kosten für allfällige weitere Investitionen (Reconstructionen, Erweiterungsbauten und Anschaffung) auf bereits vollendeten und in Betrieb gesetzten ebensolchen Localbahnen;

3. die zur Verzinsung und Tilgung des Landeseisenbahnanlehens (§ 2, Punkt 1) erforderlichen Beträge, und

4. die Kosten der Verwaltung des Localeisenbahnfonds einschliesslich jener des zu errichtenden Landeseisenbahnamtes (§ 10).

§ 4. Der Localeisenbahnfonds hat die Aufgabe, die Erbauung von Localbahnen wesentlichst durch eine billige Geldgebung zu ermöglichen. Der Ertrag der Bahnen und die Beiträge von Interessenten sollen die 4procentige Capitalsverzinsung sammt Amortisationsquote der vom Lande in der Bahn investirten Summen möglichst sicherstellen; zu dem Ende kann der Localeisenbahnfonds zum Baue einer Localbahn nur dann herangezogen werden, wenn seitens der Interessenten und des Staates, oder seitens eines von beiden Theilen allein entweder

1. Beiträge zum Baucapitale in der Höhe von wenigstens einem Drittheile des Gesammterfordernisses à fond perdu, oder gegen Ueberlassung von Stammactien des Unternehmens, welche zum vollen Nennwerthe zu übernehmen sind, zugesichert werden, oder

2. auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall, als die jährlichen Betriebsüberschüsse der in Frage kommenden Localbahn zur Bedeckung des Erfordernisses für die 4procentige Verzinsung, sowie für die Tilgung des Anlagecapitales innerhalb 90 Jahren nicht ausreichen sollten, Zuschüsse bis zu mindestens drei Achtel ($^3/_8$) dieses jährlichen Gesammterfordernisses zu leisten.

In letzterem Falle können an Stelle der von den Interessenten oder dem Staate übernommenen Erträgnissgarantie zu vereinbarenden Capitalsabfindungen zu Gunsten des Localeisenbahnfonds in Barem, oder durch unentgeltliche Grundabtretung, Lieferung von Materialien und sonstigen Leistungen treten.

§ 5. Für jene Localbahnen, deren Baucapital im Sinne der Bestimmungen des § 4, Punkt 1, zum Theile durch Capitalsbeiträge der Interessenten oder des Staates aufgebracht werden, sind, insoferne die Beträge gegen Refundirung in Stammactien und nicht à fond perdu zugesichert werden, besondere Actiengesellschaften zu bilden, und erhält das Land für den von denselben aufzubringenden Rest des Anlagecapitales, sowie im § 3, ad 2, vorgesehenen Auslagen Prioritätsactien mit dem Anspruch auf eine 4procentige Verzugsdividende sammt Amortisationsquote vor den Stammactien zum vollen Nennwerthe.

Die Agenden dieser Gesellschaften sind, falls dieselben nicht von der betriebsführenden Eisenbahnverwaltung übernommen werden, vom Landeseisenbahnamte (§ 10) zu besorgen.

In den Gesellschaftsstatuten ist dafür vorzusorgen, dass die Functionen des Vorstandes dieser Gesellschaften als Ehrenämter unentgeltlich versehen werden.

§ 6. Die im Sinne des § 4, Punkt 2, auf Grund einer von den Interessenten oder vom Staate zugesicherten Erträgnissgarantie, oder nach § 4, Punkt 1, auf Grund von Beiträgen à fond perdu ausgeführten Localbahnen, werden unbeschadet des gesetz- und concessionsmässigen Einlösungs- und Heimfallrechtes des Staates für Rechnung des Landes als des alleinigen Concessionärs betrieben und verwaltet.

Das Land ist berechtigt, bezüglich solcher Localbahnen unter Beobachtung gesetzlicher Vorschriften und mit besonderer staatlicher Genehmigung Prioritätsobligationen auszugeben, welche mit höchstens 4 Procent verzinst, innerhalb der Concessionsdauer zurückgezahlt und ob der für die betreffende Localbahn eröffneten Eisenbahnbucheinlege sichergestellt werden.

§ 7. Der Bau der in Gemässheit dieses Gesetzes herzustellenden Localbahnen ist, sofern derselbe nicht etwa unter unmittelbarer Leitung und Ingerenz der Staatsverwaltung durchgeführt werden sollte, gleich den Materiallieferungen vom Landesausschusse in einer den Interessen des Landes entsprechenden Weise, und zwar thunlichst im Offertwege zu vergeben.

Der Betrieb solcher Localbahnen ist in der Regel auf Grund von durch den Landesausschuss abzuschliessenden Betriebsverträgen der k. k. Staatseisenbahnverwaltung oder der Verwaltung der anschliessenden Hauptbahn gegen Vergütung der eventuell pauschalmässig festzusetzenden Betriebskosten zu übertragen, bei dem Abgange einer diesfälligen Vereinbarung aber in eigener Regie zu führen.

Die unmittelbare Ueberwachung des Baues und Betriebes der auf Grund dieses Gesetzes hergestellten Localbahnen erfolgt, unbeschadet des den Staatsorganen gesetz- und concessionsmässig oder in Folge besonderen Vorbehaltes zustehenden Aufsichtsrechtes durch das Landeseisenbahnamt.

§ 8. Für jede auf Grund dieses Gesetzes hergestellte Localbahn ist eine besondere Betriebsrechnung zu führen, und zwar auch dann, wenn für dieselbe keine selbstständige Actiengesellschaft gebildet wird. Die nach diesen Rechnungen ermittelten Zuschussbeträge (§ 4, Punkt 1 und 2) sind von den Verpflichteten

vorbehaltlich der nachträglichen Austragung etwa bei der Prüfung der Rechnung durch die Staatsverwaltung sich ergebender Differenzen innerhalb der ersten Hälfte des der Rechnungsperiode folgenden Jahres an das Landesobereinnehmeramt in Graz einzuzahlen.

Sollten Interessenten mit ihren Leistungen im Rückstande bleiben, so ist der Landesausschuss berechtigt, wegen Einbringung derselben hinsichtlich der Bezirke oder Gemeinden im Sinne des Landesgesetzes vom 25. Mai 1875, L. G. Bl. Nr. 57, beziehungsweise gegen sonstige Interessenten im Wege der politischen Execution vorzugehen.

Die Vertheilung, respective Verwendung der Superdividende der Localbahnactiengesellschaften, sowie über die Rückzahlung etwa nach § 4, Punkt 2, geleisteter Garantievorschüsse aus den Ertragsvorschüssen, sind nach Massgabe der von Fall zu Fall mit den Interessenten oder der Staatsverwaltung getroffenen Vereinbarungen festzustellen.

§ 9. Dem Landtage bleibt vorbehalten die Beschlussfassung und Entscheidung über:

1. den Zeitpunkt und die Modalitäten der Begebung des nach § 2, Punkt 1, aufzunehmenden Landeseisenbahnanlehens;

2. den Bau von Localbahnen, welche auf Grund dieses Gesetzes hergestellt werden sollen;

3. die Veräusserung der auf Grund dieses Gesetzes hergestellten Localbahnen;

4. den Verkauf der vom Lande nach § 5 übernommenen Prioritätsactien von Localbahngesellschaften;

5. die Ausgabe von auf einzelne Localbahnen sicherzustellenden Prioritätsobligationen (§ 6);

6. die vom Landesausschuss alljährlich dem Landtage mit Bericht vorzulegenden Rechnungsabschlüsse des steiermärkischen Landeseisenbahnfonds;

7. die Organisation des Landeseisenbahnamtes;

8. die eventuelle Auflösung des Landeseisenbahnfonds und Vereinigung desselben mit dem Landesfonds (§ 2).

§ 10. Dem Landesausschusse obliegt im Allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach § 9 der Beschlussfassung und Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefassten Beschlüsse, insbesondere die Durchführung der Vorerhebungen und Verhandlungen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Localbahnen auf Grund dieses Gesetzes, der Abschluss von diesfälligen Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahnverwaltungen, sowie der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung; die Erwerbung der definitiven Concession für vom Landtage beschlossene neue Localbahnen; der Abschluss der Bau- und Lieferungs-, sowie der Betriebsverträge, die Ueberwachung des Baues und Betriebes der Localbahnen, die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen, die Besorgung der Agenden der Localbahnactiengesellschaften, dann die Durchführung der in Gemässheit dieses Gesetzes und der Beschlüsse des Landtages (§ 9) nothwendigen finanziellen Transactionen.

Zur Besorgung der technisch-administrativen Geschäfte in Ansehung der auf Grund dieses Gesetzes herzustellenden Localbahnen, insbesondere zur gewissen-

haften Prüfung der vorgelegten Eisenbahnprojecte vom technischen und commerciellen Standpunkte wird ein als Executivorgan des Landesausschusses fungirendes „Landeseisenbahnamt" errichtet, dessen Organisation vom Landtage über Antrag des Landesausschusses festgesetzt wird.

§ 11. Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden Meine Minister des Innern, der Finanzen und des Handels betraut.

Wien, am 11. Februar 1890.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. Dunajewski m. p Bacquehem m. p.

Anlage G.

Gesetz vom . . . . wirksam für das Königreich Böhmen, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung.[1])

Mit Zustimmung des Landtages Meines Königreiches Böhmen finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1. Die Ausführung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Localbahnen, Vicinalbahnen, Dampftramways), deren Nothwendigkeit vom Standpunkte des allgemeinen Landesinteresses ausser Zweifel steht, kann vom Lande durch Garantirung der Verzinsung und der Tilgung der für die betreffende Bahnunternehmung auszugebenden Prioritätsobligationen (Eisenbahnschuldverschreibungen), durch Gewährung eines Darlehens, durch Uebernahme von Prioritäts- oder Stammactien, oder endlich durch die in der Verwaltung des Landes zu bewirkende Durchführung des Baues gefördert werden.

§ 2. Wenn seitens der Interessenten und des Staates oder seitens eines von beiden Theilen allein:

1. Beiträge zu dem durch den Landesausschuss richtig gestellten Bauaufwande, die Kosten der Ausrüstung eingerechnet, in der Höhe von wenigstens 25 Procent à fond perdu, oder gegen Ueberlassung von Stammactien des Unternehmens, welche zum vollen Nennwerthe zu übernehmen sind, zugesichert wurden, oder

2. auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall als die jährlichen Betriebsüberschüsse der in Frage kommenden Bahn zur Bedeckung des Erfordernisses für die Verzinsung, sowie für die Tilgung des Anlagecapitals innerhalb 90 Jahren nicht ausreichen sollten, Zuschüsse bis zu mindestens drei Achtel ($^3/_8$) dieses jährlichen Gesammterfordernisses zu leisten,

so hat das Land durch Garantirung eines bestimmten 4 Procent nicht übersteigenden Zinsertrages und der Tilgung der zu diesem Zwecke auszugebenden und bücherlich sicherzustellenden, innerhalb der Concessionsdauer rückzahl-

---

[1]) In der vom Landtage angenommenen Fassung.

baren Prioritätsobligationen (Eisenbahnschuldverschreibungen), deren Gesammtsumme 70 Procent des Bauaufwandes nicht zu überschreiten hat,

oder durch Gewährung eines verzinslichen, bücherlich sicherzustellenden, innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren Darlehens in der Höhe von höchstens 70 Procent des Bauaufwandes an der Erbauung und Ausrüstung der Bahn theilzunehmen.

Nach Beschaffenheit der localen Verhältnisse kann das Land sich daran ausserdem durch Garantirung eines bestimmten, 4 Procent nicht übersteigenden Zinsertrages von der zur Ergänzung des Bauaufwandes auszugebenden Prioritätsactien oder durch Uebernahme von Prioritäts- oder Stammactien im vollen Nennwerthe betheiligen.

§ 3. Die Ausführung der im § 1 bezeichneten Bahnen kann auch auf Grund einer vom Landesausschusse zu erwerbenden Bau- und Betriebsconcession, oder in Durchführung einer von dritten Personen erworbenen Concession in Gemässheit der für die Concessionirung, den Bau und Betrieb von Localbahnen geltenden gesetzlichen Vorschriften nach den Bestimmungen dieses Gesetzes durch das Land erfolgen.

§ 4. Der Landtag kann die Durchführung des Baues einer Eisenbahn durch den Landesausschuss beschliessen, wenn nach den besonderen Verhältnissen die Durchführung des Baues in der Verwaltung des Landes sich als zweckentsprechend darstellt. Unter der gleichen Voraussetzung kann auch ein von anderen Unternehmern nach den Bestimmungen dieses Gesetzes in Angriff genommener Bahnbau mit Genehmigung der Regierung durch den Landesausschuss zur weiteren Durchführung auf Kosten der Unternehmung nach Massgabe der mit den letzteren und den sonstigen Interessenten abgeschlossenen Verträge übernommen werden.

§ 5. Für jene Bahnen, deren Baucapital zum Theile durch Uebernahme von Stammactien seitens der Interessenten zugesichert erscheint, sind besondere Actiengesellschaften zu bilden, deren Agenden, falls dieselben nicht von der betriebsführenden Eisenbahnverwaltung übernommen werden, vom Landesausschusse auf Kosten der Actiengesellschaft zu besorgen sind. In den Gesellschaftsstatuten ist dafür vorzusorgen, dass die Functionen des Vorstandes dieser Gesellschaften als Ehrenämter unentgeltlich versehen werden. Der Vorstand besteht aus höchstens zehn Mitgliedern, von denen zwei durch den Landesausschuss zu nominiren sind.

§ 6. Bei Durchführung des Baues einer Eisenbahn durch das Land können zur Aufbringung des Aufwandes unter Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften und mit besonderer staatlicher Genehmigung mit höchstens 4 Procent verzinsliche, innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbare und ob der für die betreffende Bahn eröffneten Eisenbahnbucheinlage sichergestellte Eisenbahnschuldverschreibungen ausgegeben werden.

§ 7. Die auf Grund dieses Gesetzes zu emittirenden Prioritätsactien haben den Anspruch auf eine 4procentige Vorangsdividende vor den Stammactien. Insoferne Prioritäts- oder Stammactien in Folge der gesetzlichen Bestimmungen in den Besitz des Landes gelangt sind, sind sie vor Ablauf eines Jahres von der Betriebseröffnung der betreffenden Linie an nicht zu veräussern.

§ 8. Der Bau der in Gemässheit der §§ 3, 4 vom Lande herzustellenden Bahnen ist unbeschadet der gesetzlichen Ingerenz der Staatsverwaltung in einer

den Interessen des Landes entsprechenden Weise, und zwar thunlichst im Offertwege durch den Landesausschuss zu vergeben. Auch bei den auf Grund des § 3 hergestellten Bahnen erfolgt die unmittelbare Ueberwachung des Baues und Betriebes unbeschadet des dem Staate gesetz- und concessionsmässig oder in Folge besonderen Vorbehaltes zustehenden Aufsichtsrechte durch den Landesausschuss. Insbesondere bedarf die Vergebung der Bauarbeiten und die Uebertragung von Lieferungen der Genehmigung des Landesausschusses. Der Betrieb solcher Bahnen ist in der Regel auf Grund von durch den Landesausschuss oder mit dessen Genehmigung abzuschliessenden Betriebsvertrages der k. k. Staatseisenbahnverwaltung oder der Verwaltung der anschliessenden Hauptbahn gegen Vergütung der eventuell pauschalmässig festzusetzenden Betriebskosten zu übertragen, bei dem Abgange einer diesfälligen Vereinbarung aber, unbeschadet des gesetz- und concessionsmässigen Einlösungs- und Heimfallsrechtes des Staates, für Rechnung der Bahngesellschaft oder des Landes in dessen Regie zu führen.

§ 9. Für jede auf Grund dieses Gesetzes hergestellte Bahn ist eine besondere Betriebsrechnung zu führen, und zwar auch dann, wenn für dieselbe keine selbstständige Actiengesellschaft gebildet wird. Haben sich bei der Führung eines Bahnbaues durch das Land die Localinteressenten zu besonderen Leistungen verpflichtet, so sind die rechnungsmässig ermittelten Zuschussbeträge von den Verpflichteten vorbehaltlich der nachträglichen Austragungen etwa bei der Prüfung der Rechnung durch die Staatsverwaltung innerhalb der ersten Hälfte des der Rechnungsperiode folgenden Jahres an die Landescasse in Prag einzuzahlen. Sollten Interessenten mit ihren Leistungen im Rückstande bleiben, so ist der Landesausschuss berechtigt, wegen Einbringung derselben hinsichtlich der Bezirke oder Gemeinden im Sinne des Landesgesetzes vom 19. September 1883, L. G. Bl. Nr. 51, beziehungsweise gegen sonstige Interessenten im Wege der politischen Execution vorzugehen. Die Bestimmungen über die Vertheilung, beziehungsweise Verwendung des eine 5procentige Dividende der Actien überschreitenden Jahreserträgnisses der auf Grund dieses Gesetzes errichteten Actiengesellschaften, sowie über die Rückzahlung der geleisteten Garantievorschüsse aus den Ertragsüberschüssen sind von Fall zu Fall nach Massgabe der mit den Interessenten oder der Staatsverwaltung getroffenen Vereinbarungen festzustellen.

§ 10. Das Jahreserforderniss für die auf Grund dieses Gesetzes durch das Land übernommenen Verpflichtungen ist mit der entsprechenden Bedeckung durch den Landesvoranschlag anzusprechen und die ordnungsmässige Verwendung der bewilligten Mittel im Landesrechnungsabschlusse auszuweisen. Die ausserordentlichen Einnahmen (für Veräusserung von Landesbahnen, von Actien u. dgl. sind in erster Reihe zur Tilgung des diesfalls aufgenommenen Anlehens zu verwenden.

§ 11. Dem Landtage bleibt vorbehalten die Beschlussfassung und Entscheidung:

1. Ueber den Bau von Bahnen, welche auf Grund dieses Gesetzes hergestellt werden sollen;

2. über die Veräusserung oder Verpachtung der auf Grund dieses Gesetzes hergestellten Bahnen;

3. über die Art der Geldbeschaffung für die durch das Land zu bauenden Bahnen;

4. über Art und Höhe der den einzelnen Bahnunternehmungen aus Landesmitteln zu gewährenden Beiträge.

§ 12. Dem Landesausschusse obliegt im Allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach § 12 der Beschlussfassung und Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefassten Beschlüsse, insbesondere die Prüfung der vorgelegten Projecte und die Vorerhebungen und Verhandlungen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes, der Abschluss von diesfälligen Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahnverwaltungen, sowie der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung; die Erwerbung der definitiven Concession für vom Landtage beschlossene neue Bahnbauten, der Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für die durch das Land zu bauenden Bahnen, der Abschluss von Betriebsverträgen, die Ueberwachung des Baues und Betriebes der Bahnen, die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen, die Besorgung der Agenden der betreffenden Actiengesellschaften, sowie die Durchführung der in Gemässheit dieses Gesetzes und der Beschlüsse des Landtages nothwendigen finanziellen Transactionen.

Dem Landesausschusse obliegt schliesslich über Ansuchen der Interessenten die Ausarbeitung von Projecten und Ertragsberechnungen der Bahnen niederer Ordnung gegen Ersatz der Selbstkosten.

§ 13. Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden meine Minister des Innern, der Finanzen und des Handels betraut.

Anlage H.

Gesetzartikel 31 vom Jahre 1880 über die Eisenbahnen von localem Interesse in Ungarn.

(Sanctionirt am 13. Juni 1880. Verlautbart in beiden Häusern des Reichstages am 14. Juni 1880.)

§ 1.

Eisenbahnen von localem Interesse, d. i. solche Bahnen, deren Hauptzweck es ist, den verkehrs- und volkswirthschaftlichen Anforderungen der betreffenden Gegend zu entsprechen, können vom Ministerium unter den im gegenwärtigen Gesetze enthaltenen Bedingungen und Begünstigungen conces-

Gesetzartikel 4 vom Jahre 1888 über die Modification und Ergänzung des Gesetzartikels 31:1880 über die Vicinalbahnen.

(Sanctionirt am 24. Februar 1888. — Kundgemacht in der Gesetzsammlung am 28. Februar 1888)

§ 1.

Zum § 1 des Gesetzartikels 31:1880.

Der Legislative wird auch die Concessionirung jener Vicinalbahnen vorbehalten, welche unmittelbar bis zur Landesgrenze projectirt werden, oder welche eine Eisenbahn mit einer von

sionirt werden. Jede solche Concession ist binnen vierzehn Tagen der Legislative anzuzeigen; falls die Legislative nicht beisammen wäre, hat diese Anzeige nach Ablauf der Ferien binnen acht Tagen zu erfolgen.

Der Legislative bleibt jedoch die Concessionirung solcher Eisenbahnen auch fernerhin vorbehalten, welche zur Verbindung zweier Eisenbahnlinien dienen oder den ergänzenden Theil von Hauptlinien in ihren Hauptrichtungen bilden, oder deren Bau unter solchen Bedingungen und Begünstigungen auszuführen wäre, die von den Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes abweichen.

§ 2.

Die Concession für Localbahnen ist höchstens auf 90 Jahre ertheilbar. Nach Ablauf dieser Zeit gehen dieselben ohne jede Entschädigung in das Eigenthum des Staates über. Die Uebertragung der Concession oder des Eigenthums der Bahn kann nur mit Einwilligung der Regierung durchgeführt werden. Es wird gleichzeitig dem Staate das Recht vorbehalten, das Eigenthums- und Besitzrecht der Bahn für den Fall ablösen zu können, wenn eine solche Hauptlinie hergestellt wird, welche in derselben Richtung wie die concessionirte Localbahn zu führen sein wird.

Als Ablösungspreis dient in den von der Ertheilung der Concession gerechneten ersten zehn Jahren jene Summe, welche dem in der Concesionsurkunde festgestellten Baucapital entspricht, von diesen zehn Jahren weiter wird als Basis der Feststellung des Einlösungspreises der Reinertrag der letzten sieben Jahre in der Weise angenommen, dass der nach Abzug der zwei ungünstigsten Jahre verbleibende fünfjährige Reinertragsdurchschnitt, mit 5 Procent capitalisirt, den Ablösungspreis zu bilden hat, welcher Betrag aber in dem Falle, als die Eisenbahn sich in allen Dampfschiffen befahrenen Wasserstrasse durch unmittelbaren Anschluss verbinden würden.

§ 2.

Zur Ergänzung des § 2 des Gesetzartikels 31:1880.

a) Nicht bloss die Concession, beziehungsweise das Eigenthumsrecht, sondern auch der Betrieb der Vicinalbahnen kann ohne Bewilligung des Ministers für öffentliche Arbeiten und Communicationen auf Andere nicht übertragen werden;

b) das sofortige Ablösungsrecht des Staates tritt auch dann in Kraft, wenn die Vicinalbahn nachträglich einen solchen Anschluss erhält, welcher ihr die Bedeutung einer Verbindungs- oder einer Uebergangslinie verleiht. Hinsichtlich jener Eisenbahnen, welche als Vicinalbahnen concessionirt wurden, trotzdem ihre Linie bereits zur Zeit der Concessionirung in eine verbindende Uebergangs- oder Hauptverkehrsrichtung fiel, tritt das sofortige Ablösungsrecht des Staates in Kraft, sobald die Legislative die betreffende Vicinalbahn als Hauptlinie erklärt;

c) nach Ablauf von 30 Jahren, vom Datum der Concessionsurkunde an gerechnet, kann das staatliche Ablösungsrecht bedingungslos geltend gemacht werden. Der Ablösungspreis wird in diesem Falle nicht in Form von

ihren Complexen und Investitionen in betriebsfähigem Stande befindet, nicht niedriger als das in der Concessionsurkunde festgestellte Baucapital sein kann.

Capital, sondern auf Grund des Durchschnittes des Reinerträgnisses der letzten sieben, beziehungsweise fünf Jahre, während der rückständigen Zeit der Concession in Jahresbeiträgen zu bezahlen sein, welche Jahresbeiträge jedoch, inwiefern die Concessionsurkunde eine andere Bestimmung in Bezug auf die Zinsen nicht enthält, nicht geringer sein können, als 5 Procent des factischen Baucapitales;

d) in den Concessionsurkunden solcher Vicinalbahnen, welche zu Gunsten einer Privateisenbahngesellschaft mit Anschluss zu sonstigen Linien der Gesellschaft concessionirt werden, wird jedesmal zu bedingen sein, dass die Vicinalbahn gleichzeitig mit den übrigen Linien der Gesellschaft abgelöst werden kann.

§ 3.

Hinsichtlich des Baues, der Ausrüstung und des Betriebes werden alle jene Erleichterungen und Begünstigungen gewährt, deren Ertheilung die Sicherheit des Betriebes gestattet.

§ 3.

Statt des § 3 des Gesetzartikels 31: 1880.

a) Die auf den Bau, die Einrichtung und den Betrieb von Vicinalbahnen bezüglichen Vorschriften und Bestimmungen stellt der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen im Verordnungswege fest.

Inwiefern und in welchem Masse von den diesbezüglich zu erlassenden Vorschriften und Bestimmungen eine Ausnahme oder Abweichung am Platze ist, dies stellt der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen auf Grund der Localverhältnisse und sonstiger sich ergebender Umstände von Fall zu Fall fest.

In Betreff des Baues, der Einrichtung und des Betriebes können alle jene Erleichterungen und Begünstigungen gewährt werden, welche die Sicherheit des Betriebes nicht gefährden.

§ 4.

Die Localbahnen werden befreit:

a) Von der Herstellung des Betriebstelegraphen, insolange sich auf der Bahn die Züge nicht kreuzen, oder in-

§ 4.

Zum § 4 des Gesetzartikels 31: 1880

a) Die Vicinalbahnen werden von den unter dem Titel „Gefälls- und Polizeiinspection" im § 89 der gegen-

solange nicht der Nachtdienst ins Leben tritt;

b) von der unentgeltlichen Herstellung und Aufrechterhaltung der für Postdienstzwecke erforderlichen Amts- und Wohnlocalitäten und von der Verpflichtung der unentgeltlichen Beförderung der Post; tritt aber auf einer solchen Bahn der regelmässige Tagesverkehr ins Leben, so ist für die Postbeförderung ein von der Postdirection und dem Eisenbahnunternehmen einvernehmlich festzustellender ermässigter Tarif zu bezahlen;

c) von der Einrichtung eines regelmässigen täglichen Zugsverkehres; in dieser Beziehung ist indessen das betreffende Unternehmen zu verpflichten, in der Woche zumindest dreimal in einer im Vorhinein bestimmten und publicirten Zeit abgehende gemischte Züge verkehren zu lassen;

d) von der Bezahlung der für die Regierungsaufsicht entfallenden Gebühren.

wärtig giltigen Eisenbahnbetriebsordnung vorgeschriebenen Zahlungen und Leistungen, sowie auch von den Beiträgen zu der im § 15 des Gesetzartikels 14:1884 und im § 110 des Gesetzartikels 33:1885 angeführten Inundationsschutz-, beziehungsweise Wasserregulirungsgesellschaftskosten befreit, jedoch ist darauf, dass durch diese Eisenbahnlinien die Wasserabflüsse nicht gehindert oder erschwert werden, bei den administrativen Begehungen besondere Sorgfalt zu verwenden;

b) die Vicinalbahn ist auf Wunsch des Ministers für öffentliche Arbeiten und Communicationen verpflichtet, die königl. ungarische Post zu befördern.

Die Bedingungen der Postbeförderung, und unter diesen den für die Postbeförderung zu entrichtenden und mit der Leistung im Verhältnisse stehenden Jahresbeitrag regelt der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen im Verordnungswege.

Für diese während der ganzen Dauer der Concession zu leistende Postbeförderung kann der Minister die Vicinalbahn höchstens 50 Jahre hindurch mit einem in jährlichen gleichen Beiträgen zu zahlenden Pauschale auch unterstützen. Dieses Pauschale wird im Verhältnisse der durch die Vicinalbahn zu Gunsten der Staatspost zu bietenden Leistung festgestellt, jedoch in der Weise, dass das fragliche Pauschale nicht grösser sein kann als das Zweifache der bei den Kosten der Postfahrten und Manipulation in Folge des Eisenbahntransportes erreichbaren Ersparniss und mit $5^1/_2$ Procent capitalisirt, als höchstens 10 Procent der effectiven Baukosten der Vicinalbahn.

In Betreff der Regelung der Fahrordnung der zur Postbeförderung in Anspruch zu nehmenden Züge hat sich die Vicinalbahn dem Beschlusse des genannten Ministers unbedingt zu unterwerfen.

Insofern das der Vicinalbahn zu gewährende Pauschale mehr beträgt, als die bei den Kosten der Postfahrten und der Manipulation in Folge der Eisenbahnbeförderung erreichbare Ersparniss, wird der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen berechtigt sein, für diesen Ueberschuss im Falle der Emission von Stammactien die Uebergabe solcher Titres im entsprechenden Nominalbetrage, beziehungsweise wenn keine Gesellschaft gebildet wird, einen entsprechenden Antheil an den Betriebseinnahmen auszubedingen.

Die Bestimmungen dieses Paragraphes erstrecken sich auf alle jene Vicinalbahnen, mit welchen die Bedingungen der Postbeförderung bis zum Inslebentreten dieses Gesetzes noch nicht geregelt worden sind.

§ 5.

Es wird diesen Bahnen zugesichert:

a) Für die Dauer der Bauperiode die Stempel- und Gebührenfreit für jeden Vertrag, welcher zum Zwecke der wie immer gearteten Beschaffung des Bau-, beziehungsweise Investitionscapitales, sowie zum Zwecke der Sicherung des Baues und der Ausrüstung abgeschlossen wird; für sämmtliche Eingaben und sonstigen Urkunden, die bei der grundbücherlichen Einverleibung der Bahn und der Intabulation der Darlehen vorkommen; ebenso für alle Urkunden, welche die zu Zwecken der Bahn nothwendigen Uebertragungen von Grundstücken und Sachenrechten, die Lieferung von Bau- und Ausrüstungsmaterialien, Barzahlungen mit oder ohne Uebernahme von Actien, endlich was immer für Art der Betheiligung behandeln;

b) Stempel- und Gebührenfreiheit für die Stamm- und Prioritätsactien, Prioritätsobligationen, sowie für die erste Ausgabe der Interimsscheine;

c) volle Befreiung von der Steuer der zu öffentlicher Rechnungslegung

§ 5.

Zum § 5 des Gesetzartikels 31 : 1880.

Die in dem citirten Paragraphe für die Dauer des Baues gewährte Stempel- und Gebührenfreiheit hört zwei Jahre nach Eröffnung des Betriebes der betreffenden Eisenbahn auf und erstreckt sich auf die Concessionsurkunde selbst, beziehungsweise auf das Concessionsprivilegium, sowie auch auf jene Verträge, welche einerseits in Betreff der Postbeförderung, andererseits bezüglich der gemeinsamen Benutzung der Bahnhöfe an den Einmündungsstationen oder einzelner Theilstrecken, sowie bezüglich der Betriebsmanipulation geschlossen werden.

Die Stempel- und Gebührenfreiheit erstreckt sich ferner auf jene Urkunden, welche über die behufs Herstellung der Vicinalbahn von Seite des Staates, der Municipien, der Gemeinde und von Privaten zugesicherten Beitragsleistungen und über die auf Grund dieser Beitragsleistungen geplante Geldbeschaffung ausgestellt werden, sowie auch auf die Intabulation der zugesicherten Beitragsleistungen; ferner erstreckt sich die

verpflichteten Gesellschaften und Vereine, beziehungsweise von der Erwerbs- und Einkommensteuer, sowie von der Couponsteuer der Stammactie, Prioritätsactie und Obligation und vom Couponstempel — für die Dauer von 30 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet. Diese Steuerbefreiung hört jedoch auf, wenn zehn Jahre vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet der Reinertrag des Unternehmens, auch bei Einstellung des erwähnten Steuerbetrages in die Betriebsrechnung, mehr als 6 Procent des Capitales betragen sollte.

§ 6.

Von den nach dem Inslebentreten dieses Gesetzes concessionirten Localbahnen wird, zehn Jahre vom Tage der Concessionirung an gerechnet, keine Transportsteuer eingehoben.

Gebühren- und Stempelfreiheit auch auf jene Urkunden und Eingaben, welche sich auf die Löschung der während der für die Begünstigung der Stempel- und Gebührenfreiheit eingeräumten Frist stempel- und gebührenfrei einverleibten Lastenposten beziehen.

§ 6.

Zum § 8 des Gesetzartikels 31 : 1880.

a) Die im Punkte *b* des § 8 des Gesetzartikels 31 : 1880 enthaltene Verpflichtung wird auch auf jene Privatbahnen ausgedehnt, welche Staatsgarantie geniessen.

Der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen kann jedoch die Inbetriebsetzung solcher Vicinalbahnen verweigern, zu deren Zustandebringung die Interessenten nicht wenigstens 25 Procent des effectiven Baucapitales beigetragen haben. Andererseits wird der genannte Minister vom Standpunkte des öffentlichen Verkehres berechtigt sein, von solchen Vicinalbahnen, welche an die Staatsbahn oder an eine die Staatsgarantie geniessende Bahn anschliessen, im Sinne der Concessionsurkunden, oder in Bezug auf die in Zukunft zu concessionirenden Eisenbahnen im Laufe deren Concessionirung die Uebergabe des Betriebes an die anschliessende Staats-, beziehungsweise an die eine Staatsgarantie geniessende Eisenbahn zu fordern.

Im letzteren Falle stellt der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen die Bedingungen einer solchen Betriebsübernahme im Laufe der Concessionsverhandlungen fest.

b) Der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen kann im Einvernehmen mit dem Finanzminister gestatten, dass die Maschinenfabrik der Staatsbahnen und das Diósgyörer Eisen- und Stahlwerk die Kosten der zum Bau der Vicinalbahnen bestellten Locomotiven, beziehungsweise der für den Oberbau erforderlichen Eisen- und Stahlmaterialien gegen mehrjährige Tilgung creditire. Die Modalitäten dieser Creditirung, sowie der in Folge derselben erforderlichen Deckung, beziehungsweise Sicherstellung werden von den genannten Ministern festgestellt.

§ 7.

Wenn durch den Bau ähnlicher Bahnen die Aerarial- und solche Fundationalgüter, welche sich in staatlicher Verwaltung befinden, interessirt sind, so haben diese Güter zu den Baukosten beizutragen.

Ueber die Frage des Interesses, sowie über das Ausmass des Beitrages beschliesst, einverständlich mit dem die betreffenden Güter verwaltenden Ressortminister, und wenn dies nicht der Finanzminister wäre, im Einvernehmen mit dem Finanzminister, der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen.

§ 7.

Statt der §§ 9 und 10 des Gesetzartikels 31 : 1880.

Die Errichtung von Vicinalbahnen kann:

a) Durch den Staat;

b) durch die Municipien und

c) auch durch die Gemeinden gefördert werden.

Die Summe, welche der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen zur Unterstützung der entstehenden Vicinalbahnen jährlich verwenden kann, wird in den einzelnen Jahresbudgets auf Grund der im Einvernehmen mit dem Finanzminister zu unterbreitenden Vorschläge des genannten Ministers durch die Legislative festgesetzt.

Unter diesem Titel kann das Staatsbudget mit einem höheren Betrage als fl. 300.000 jährlich nicht belastet werden. Je eine Vicinalbahn kann aus diesem Betrage nicht mit mehr als 10 Procent des effectiven Baucapitales unterstützt werden.

Die Vicinalbahnen können von Seite der Municipien zu Lasten der öffentlichen Arbeitsfonds, oder ihrer anderen zu solchen Zwecken heranzuziehenden Fonds oder Einkünfte, beziehungsweise ihres Vermögens, oder endlich im Sinne des Gesetzartikels 15:1883 und innerhalb der dort festgesetzten Grenzen

durch Auswerfung eines Comitats-, beziehungsweise Municipalsteuerzuschlages unterstützt werden.

Ebenso können auch die Gemeinden zu Lasten ihrer Gemeinde-Einkünfte, beziehungsweise ihres Vermögens oder endlich durch Auswerfung einer Gemeindesteuer, unter Beachtung des im § 132, beziehungsweise 131 des Gesetzartikels 22:1886 geregelten Verfahrens, die Vicinalbahnen unterstützen.

Diese Unterstützung kann sowohl seitens der Municipien, als der Gemeinden in der Weise geschehen, dass sie entweder zur Ertragsfähigkeit der Eisenbahn eine bestimmte Jahressumme beitragen, oder aber zu den Zwecken des Baues entweder eine Arbeitsleistung in natura, oder eine durch die Concessionäre der Bahn im Wege einer Creditoperation verwerthbare bestimmte Jahressumme, oder endlich eine ein- für allemal zu entrichtende Capitalssumme gewähren. In letzterem Falle können sowohl die Municipien als auch die Gemeinden zum Zwecke der Erfüllung ihrer diesbezüglich übernommenen Verpflichtungen unter Verpfändung ihrer erwähnten Fonds, beziehungsweise Einkünfte langfristige Anlehen schliessen.

Die zur Bedeckung der administrativen, waisen- und vormundschaftsbehördlichen Ausgaben dienende Dotation, ferner die zu Administrationszwecken dienenden Comitatsgebäude, namentlich das Comitatshaus, können zur Sicherstellung des im Sinne der obigen Bestimmungen zu schliessenden Anlehens nicht verpfändet werden.

Die Beschlüsse der Municipien, mit welchen die Subventionirung und der Abschluss eines Anlehens bewilligt werden, erheischen die Genehmigung des Ministers für öffentliche Arbeiten und Communicationen, beziehungsweise des Ministers des Innern und des Finanzministers, die Beschlüsse der Gemeinden aber die Genehmigung des

betreffenden Municipiums und der genannten Minister, ohne welche Genehmigung diese Beschlüsse nicht als rechtskräftig angesehen werden können.

Auf dem Gebiete von Croatien-Slavonien werden solche Beitragsleistungen, beziehungsweise Anlehen, vom Banus im Einvernehmen mit dem Finanzminister genehmigt.

Die Vicinalbahn ist gehalten, sowohl dem Staate, als auch den Municipien und Gemeinden für die von denselben nach obigem zum Baucapital zu bietenden Unterstützungsbeiträge, die diesen Unterstützungsbeiträgen, beziehungsweise der auf die garantirten Annuitäten beschafften Capitalssumme entsprechenden Actien oder Stammactien zu übergeben; wenn aber keine Actiengesellschaft gebildet wird, sind an dem Reinerträgnisse der Eisenbahn der Staat, beziehungsweise das Municipium und die Gemeinde in dem Verhältnisse zu betheiligen, in welchem die von denselben geleistete Betragssumme zu dem übrigen Theile der effectiven Baukosten steht. Von einer solchen Betheiligung am Erträgniss kann jedoch das Ministerium in Ausnahmsfällen auch absehen.

Die den Vicinalbahnen bewilligten staatlichen Beitragsleistungen sind der Legislative in dem Berichte über die Hinausgabe der Concessionsurkunde zur Kenntniss zu bringen

§ 8.

Die das Eigenthum des ungarischen Staates bildenden Eisenbahnen sind verpflichtet, für die in ihre Linien einlaufenden Localbahnen:

a) den Dienst auf den gemeinschaftlich zu benutzenden Bahnhöfen gegen Vergütung der factischen Auslagen zu besorgen;

b) auf Wunsch, den Betrieb der Localbahnen für die factischen Kosten zu verwalten;

§ 8.

Zum § 11 des Gesetzartikels 31:1880.

Für den Fall, dass hinsichtlich der Inanspruchnahme eines Municipal- oder Gemeindeweges oder eines Wasserregulirungsschutzdammes zwischen dem Eigenthümer desselben und der Vicinalbahn kein Vergleich zu Stande kommt, stellt die Bedingungen der Inanspruchnahme mit besonderer Rücksicht auf die strategischen Anforderungen end-

c) die für diese Bahnen nothwendigen Baumaterialien auf eigene Kosten zu befördern.

§ 9.

Die Gemeinden sind ermächtigt, für derlei Eisenbahnen eine höchstens auf zehn Jahre sich erstreckende Zinsengarantie oder eine anderweitige Unterstützung zu leisten.

Ihre diesbezüglichen Beschlüsse erhalten jedoch nur dann eine Giltigkeit, wenn dieselben mit Vermittlung des competenten Municipiums vom Ministerium des Innern, beziehungsweise vom Banus, im Einvernehmen mit dem Finanzministerium, gutgeheissen werden. Unter der Bedingung einer gesetzmässigen Gutheissung wird es den Gemeinden freigestellt, für die den Localbahnen zu leistenden Arbeiten, für Zahlungen in Geld, oder für andere freigewählte Leistungen, Titres des Unternehmens in der zwischen ihnen und dem Unternehmen festzustellenden Weise und zu präcisirenden Werthe zu übernehmen und diesem Zwecke entsprechende, jedoch nur hierzu verwendbare Darlehen zu contrahiren.

Ueber Ansuchen des Unternehmens und bei Nachweis der Einwilligung der Interessenten kann in der Concessionsurkunde bestimmt werden, dass die Beträge, welche für die auf solche Weise übernommene Verpflichtung fällig sind, auf administrativem Wege eingetrieben werden.

§ 10.

Es steht den Municipien das Recht zu, den Bau der Localbahnen mit einem Theile der Robotarbeiten oder mit den Ablösungen derselben zu unterstützen. Bei der Bemessung dieses Theiles wird der Umstand massgebend sein, welcher giltig der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen und für jene auf dem Gebiete von Croatien-Slavonien bestehenden öffentlichen Strassen, welche nicht unter der Verwaltung der gemeinsamen Regierung stehen, einverständlich mit dem Banus fest.

§ 9.

Zu § 13 des Gesetzartikels 31:1880.

a) Bei der behufs Constituirung der Gesellschaft auszuweisenden Garantie von 30 Procent des Stammactiencapitales ist auch der verhältnissmässige Theil der staatlichen, municipalen und Gemeindebeitragsleistung in Betracht zu ziehen. Insofern aber die vom Aerar, den Municipien und den Gemeinden für die Stammactien zu bietenden Beitragsleistungen bloss in den im Verhältnisse zum Fortschritte des Baues fälligen Raten ausbezahlt werden, kann der Mangel der 30procentigen Einzahlung auf die entsprechenden Stammactien hinsichtlich der Emission der Prioritätentitres kein Hinderniss bilden.

b) Die Bestimmung, wonach die Baulicenz nur dann ertheilt werden kann, wenn 30 Procent der Stammactien in Barem eingezahlt sind, wird ausser Kraft gesetzt; dem Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen bleibt das Recht vorbehalten, vor Bewilligung der Baulicenz die Vorlage des Bauvertrages zu fordern, oder sich auf andere geeignete Weise die Ueberzeugung zu verschaffen, dass seitens des Concessionärs alle erforderlichen Massnahmen getroffen wurden, damit der Bau ohne Hinderniss fortgesetzt werden könne.

§ 10.

Anstatt des § 14 des Gesetzartikels 31:1880.

In der Concessionsurkunde ist das effective Baucapital festzustellen.

Den nominellen Fonds, sowie die Modalitäten und Bedingungen der

Theil des municipalen Territoriums für die Eisenbahn interessirt ist. Die öffentliche Arbeitsleistung in natura kann nur für die Bauzeit und höchstens auf drei Jahre angeboten werden, während eine derartige Unterstützung aus dem Fonds der öffentlichen Arbeitsschuldigkeit höchstens auf zehn Jahre in vorhinein zugesichert werden kann; der bezügliche Beschluss tritt aber erst dann in Kraft, wenn er vom Communicationsminister gutgeheissen worden ist.

Geldbeschaffung, ebenso die Gattungen der zu emittirenden Titres, deren Proportion zu einander, deren Cours, Dividende, beziehungsweise Interessen, stellt der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen im Einvernehmen mit dem Finanzminister fest; nichtsdestoweniger ist zu beachten, dass dort, wo Stammactien emittirt werden, dieselben mindestens 35 Procent des effectiven Baucapitales ausmachen sollen, und dass für den Fall, wenn das effective Baucapital theils durch Geldbeiträge oder Subventionen gedeckt wäre, beziehungsweise wenn in solcher Weise 35 Procent des effectiven Baucapitales oder mehr schon im Barem gedeckt wäre, die Prioritätentitres nur bis zur Höhe des noch unbedeckt gebliebenen effectiven Baucapitales emittirt werden können, und dass auch der Cours nur für diese Papiere festgestellt werden kann.

Prioritätsobligationen können nur für den Fall emittirt werden, wenn deren Verzinsung und Amortisation in den durch den Staat, beziehungsweise die Municipien und Gemeinden, für den Betrieb gewährten Jahresbeiträgen ihre Deckung finden, oder wenn die Interessenten deren Verzinsung und Amortisation garantiren; in letzterem Falle wird die Beurtheilung der entsprechenden Qualität dieser Garantie dem Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen und dem Finanzminister überlassen.

Ohne Garantie der Verzinsung und Amortisation kann nur eine solche Anleihe aufgenommen und nur eine solche Obligation ausgestellt werden, in welcher es deutlich bedungen wird, dass der Körper und die Appertinentien der Bahn nicht zur Deckung des Darlehens dienen; dass auf den Körper und die Appertinentien der Bahn der Gläubiger oder Besitzer der Obligationen weder vor, noch nach der Fälligkeit der For-

§ 11.

Von Seite der Localbahnen können übrigens in Anspruch genommen werden:

a) Die für den gewöhnlichen Wagenverkehr nicht unbedingt nothwendigen Theile der öffentlichen Strassen;

b) die Schutzdämme für Wasserregulirung.

Im Falle der Inanspruchnahme derselben sind indessen hinsichtlich der Art der Inanspruchnahme und hinsichtlich des Verhältnisses der Erhaltung solcher Strassen, respective Dämme, zwischen dem Concessionär und den Eigenthümern derselben Uebereinkommen zu treffen, welche Uebereinkommen, ebenso wie die von Fall zu Fall festzustellenden Modificationen dem Communicationsminister zur Gutheissung vorzulegen sind.

§ 12.

Das Maximum der Fracht- und Transportgebühren ist in der Concessiosur-

derung ein Pfandrecht erwerben kann, und dass er auch im Falle der Geltendmachung seiner Forderung im gerichtlichen Wege nicht berechtigt sein wird, auf den Körper und Appertinentien der Bahn Execution zu führen, sondern seine Forderung auf dem Wege der Execution nur gegen das Erträgniss der Eisenbahn geltend machen kann.

Vicinalbahnen können auf den Bahnkörper und die Appertinentien intabulirbare schwebende Darlehen nur mit Bewilligung des Ministers für öffentliche Arbeiten und Communicationen und nur unter der Bedingung aufnehmen, dass die schwebende Schuld bis zum Ablauf der Eisenbahnconcession unbedingt getilgt sei.

Im Falle der Geltendmachung des staatlichen Ablösungsrechtes wird der noch ungetilgte Theil der auf die Bahn intabulirten Schulden, sowie andere durch den Staat etwa zu übernehmende Schulden vom Ablösungspreise abgezogen werden.

§ 11.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage des Erscheinens in der Gesetzsammlung ins Leben, und wird mit dessen Durchführung im Einvernehmen mit dem Minister des Innern und dem Finanzminister, beziehungsweise dem Banus von Croatien-Slavonien-Dalmatien, der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen betraut.

kunde festzustellen. Sobald der Reinertrag der concesionirten Bahn sich in drei aufeinanderfolgenden Jahren auf 7 Procent des in der Concessionsurkunde festgestellten Capitales erhebt, steht es der Regierung zu, im Einvernehmen mit dem Unternehmen den Tarif entsprechend herabzusetzen.

§ 13.

Wenn auf die Stammactien der zum Bau und Betrieb der Localbahn zu constituirenden Gesellschaft 30 Procent nominal theils in Barem eingezahlt sind, theils durch den Werth der Hypothek mittelst Intabulation doppelt gedeckt, theils aber durch gesetzmässig übernommene Haftung der Gemeinden und Municipien sichergestellt werden, kann sich die Gesellschaft als solche constituiren und ihre Statuten in das Handelsfirmenregister eintragen lassen.

Die in der Concessionsurkunde oder in den Statuten bestimmten Titres (Prioritätsactien, Prioritätsobligationen) dürfen zwischen den im § 14 gezogenen Grenzen nur dann emittirt werden und kann die Befugniss zum factischen Beginn des Baues nur dann ertheilt werden, wenn 30 Procent des Stammactiencapitales eingezahlt worden sind.

§ 14.

Prioritätsobligationen können nur in dem Falle emittirt werden, wenn deren Verzinsung und Amortisation von den interessirten Grundbesitzern der Gegend gesichert ist; die Beurtheilung dieser Garantie steht den Ministern für Communication und Finanzen zu. Die Prioritätsobligationen können höchstens zwei Fünftel des in der Concessionsurkunde festgesetzten Capitales ausmachen.

Die Prioritätsobligationen dürfen sammt den Prioritätsactien drei Fünftel des in der Concessionsurkunde festgesetzten Capitales nicht übersteigen.

Die Vorrechte der Prioritätsactien gegenüber den Stammactien sind in den Statuten festzustellen.

§ 15.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes werden der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen, der Finanzminister und der Minister des Innern, beziehungsweise der Banus betraut.

Anlage J.

Uebersichtliche Darstellung der Bedingungen, unter welchen auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1880, beziehungsweise des Gesetzes vom 27. Juni 1887, directe Staatsunterstützungen gewährt worden sind.

1. Kremsmünster-Michldorf, 21 Kilometer. Gesammtanlagecapital 600.000 fl. Anlagecapital für das Kilometer 30.953 fl. Betheiligung des Staates 300.000 fl. Gesetz vom 29. Mai 1882, R. G. Bl. Nr. 58.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme von Actien der Kremsthalbahn-Gesellschaft im Betrage von 300.000 fl. ö. W. Noten zu betheiligen.

Diese Betheiligung des Staatsschatzes ist an die Bedingungen geknüpft, dass *a)* vom Lande Oesterreich ob der Enns eine Betheiligung an dem bezeichneten Bahnbaue durch Uebernahme von Actien im Betrage von 100.000 fl. ö. W. zugesichert und *b)* die Beschaffung des restlichen Baucapitales seitens der Interessenten ohne Belastung des Staatsschatzes sichergestellt wird.

2. Czernowitz-Nowosielitza, 31 Kilometer. Gesammtanlagecapital 1,050.000 fl. Anlagecapital für das Kilometer 33.870 fl. Betheiligung des Staates 350.000 fl. Gesetz vom 24. April 1883, R. G. Bl. Nr. 56.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme von Stammactien im Betrage von 350.000 fl. ö. W. Noten zu betheiligen.

Diese Betheiligung des Staatsschatzes ist an die Bedingungen geknüpft, dass *a)* von der priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft eine Betheiligung durch Uebernahme von Actien im Betrage von 500.000 fl. zum Paricourse, und zwar von 450.000 fl. in Prioritätsactien und von 50.000 fl. in Stammactien zugesichert wird, dass ferner *b)* die Beschaffung des restlichen Baucapitales, von welchem höchstens noch 150.000 fl. in Prioritätsactien und 50.000 fl. in Stammactien ausgegeben werden dürfen, zum Paricourse seitens der sonstigen Interessenten ohne Belastung des Staatsschatzes derartig sichergestellt wird, dass hiefür, sowie für das Auslangen mit dem Gesammtcapitalbetrage von 1,050.000 fl. die künftigen Concessionäre die Haftung zu übernehmen haben, *c)* dass endlich die Dividende, welche den Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit 5 Procent bemessen werde.

3. Hannsdorf-Ziegenhals, 49·5 Kilometer. Gesammtanlagecapital 3,000 000 fl. Anlagecapital für das Kilometer 66.667 fl. Betheiligung des Staates 600.000 fl. Gesetz vom 7. Juni 1883, R. G. Bl. Nr. 106.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung durch Gewährung eines Hypothekardarlehens im Betrage von 600.000 fl. ö. W. zu betheiligen.

Diese Betheiligung des Staatsschatzes ist an die Bedingungen geknüft, das der nach Abrechnung des Erlöses für die von der österreichischen Localeisenbahngesellschaft auszugebenden $4^1/_2$procentigen in Noten verzinslichen Prioritätsobligationen im Nominalbetrage von 2,400.000 fl. und des Staatsdarlehens von 600.000 fl. erforderliche, in der Höhe von 300.000 fl. präliminirte Restkostenbetrag, soweit derselbe nicht durch unrückzahlbare Beiträge der Länder Mähren und Schlesien gedeckt wird, ohne Belastung des Staatsschatzes beschafft wird, und dass im Falle der Ausgabe von Werthpapieren dieselben nur nach Massgabe der Rentabilität der Bahn Anspruch auf Verzinsung haben dürfen.

Das vom Staate zu gewährende, im Eisenbahnbuche ob der für die Localbahn Hannsdorf-Reichsgrenze zu eröfnenden Einlage pfandrechtlich sicherzustellende Hypothekardarlehen ist innerhalb 60 Jahren in gleichen Capitalsraten zurückzuzahlen und mit 5 Procent zu verzinsen, letzteres jedoch nur dann und in dem Masse, als das jährliche Reinerträgniss der Bahn das Erforderniss für die $4^1/_2$procentige Verzinsung und gleichzeitige planmässige Tilgung des Prioritätsobligationencapitales von 2,400.000 fl. ö. W. in Noten, sowie für die vorerwähnten Rückzahlungen des Aerarialdarlehens übersteigt.

Rückständige Zinsen des Aerarialdarlehens sind aus dem nach Zahlung der laufenden Zinsen desselben etwa noch erübrigenden Reinerträgnisse der Bahn zu bestreiten, wobei jedoch Zinsen von Zinsen nicht in Anrechnung gebracht werden sollen.

4. Budweis-Salnau, 72·5 Kilometer. Gesammtanlagecapital 4,000.000 fl. Anlagecapital für das Kilometer 55.172 fl. Betheiligung des Staates 1,200.000 fl. Gesetz vom 8. April 1884, R. G. Bl. Nr. 53.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung durch Gewährung eines Hypothekardarlehens im Betrage von 1,200.000 fl. ö W. zu betheiligen.

Diese Betheiligung des Staatsschatzes ist an die Bedingung geknüft, dass *a)* zu den Kosten der obigen Localbahn von den Interessenten Beiträge im effectiven Gesammtbetrage von mindestens 200.000 fl. ö. W. geleistet werden; *b)* die Beschaffung des restlichen Baucapitales durch die österreichische Localeisenbahngesellschaft in Prag ohne Belastung des Staatsschatzes sichergestellt wird.

Das vom Staate in Gemässheit des Artikels 1 zu gewährende, im Eisenbahnbuche ob der für die Localbahn Budweis-(Pořič)Salnau zu eröffnenden Einlage pfandrechtlich sicherzustellende Hypothekardarlehen ist innerhalb 60 Jahren in gleichen Capitalsraten zurückzuzahlen und mit 5 Procent zu verzinsen, letzteres jedoch nur dann und in dem Masse, als das jährliche Reinerträgniss der Bahn das Erforderniss für die $4^1/_2$procentige Verzinsung und gleichzeitige planmässige Tilgung des Prioritätsobligationencapitales von 2,000.000 fl. ö. W. in Noten, sowie für die vorerwähnte Rückzahlung des Aerarialdarlehens übersteigt.

Rückständige Zinsen des Aerarialdarlehens sind aus dem nach Zahlung der laufenden Zinsen desselben etwa noch erübrigenden Reinerträgnisse der Bahn zu bestreiten, wobei jedoch Zinsen von Zinsen nicht in Anrechnung gebracht werden sollen.

5. Asch-Rossbach, 15 Kilometer. Gesammtanlagecapital 620.000 fl. Anlagecapital für das Kilometer 41.333 fl. Betheiligung des Staates 280.000 fl. Gesetz vom 8. April 1884, R. G. Bl. Nr. 55.

Bedingungen der Betheiligung des Staates.

Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme von Stammactien im Betrage von 280.000 fl. ö. W. in Noten zu betheiligen.

Diese Betheiligung des Staatsschatzes ist an die Bedingungen geknüpft, dass *a)* die Beschaffung des restlichen Baucapitales von 200.000 fl. ö. W. in Prioritätsactien und 140.000 fl. ö. W. in Stammactien zum Paricourse von Seiten des Concessionärs und der Interessenten ohne Belastung des Staatsschatzes derartig sichergestellt wird, dass hiefür, sowie für das Auslangen mit dem Gesammtcapitalsbetrage von 620.000 fl. ö. W. der künftige Concessionär zu übernehmen hat, und dass *b)* die Dividende, welche den Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit 5 Procent bemessen werde.

6. Fehring-Fürstenfeld, 21 Kilometer. Gesammtanlagecapital 1,055.000 fl. Anlagecapital für das Kilometer 50.238 fl. Betheiligung des Staates 420.000 fl. Gesetz vom 8. April 1884, R. G. Bl. Nr. 54.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme von Stammactien im Betrage von 425.000 fl. ö. W. in Noten zum Paricourse zu betheiligen.

Diese Betheitigung des Staatsschatzes ist an die Bedingungen gegnüpft, dass *a*) vom Lande Steiermark dem Bahnunternehmen ein jährlicher Beitrag von 3000 fl. auf die Dauer von 10 Jahren vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung zugesicnert wird, dass ferner *b)* die Beschaffung des restlichen Baucapitales, von welchem höchstens 605.000 fl. in Prioritätsactien ausgegeben werden dürfen, seitens der Interessenten ohne Belastung des Staatsschatzes derart sichergestellt wird, dass hiefür, sowie für das Auslangen mit dem Gesammtcapitalsbetrage von 1, 055 000 fl. die künftigen Concessionäre die Haftung zu übernehmen haben, und dass *c*) die Dividende, welche den Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit 5 Procent bemessen werde.

Falls der Betrieb der bezeichneten Localbahn vom Staate geführt wird, kann eine Pauschalirung der Betriebskosten in der Weise stattfinden, dass dieselbe nicht höher als mit 50 Procent der Bruttoeinnahmen und, insolange diese die Summe von 400.000 fl. nicht erreichen sollten, nur mit 45 Procent bemessen werden.

7. Mühlkreisbahn, 59 Kilometer. Gesammtanlagecapital 2,300.000 fl. Anlagecapital für das Kilometer 38.983 fl. Betheiligung des Staates 900.000 fl. Gesetz vom 29. April 1885, R. G. Bl. Nr. 65.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme von Stammactien im Betrage von 900.000 fl. ö. W. in Noten zum Paricourse zu betheiligen.

Diese Betheiligung des Staatsschatzes ist an die Bedingungen geknüpft, dass *a*) vom Lande Oesterreich ob der Enns eine Betheiligung an den bezeichneten Bahnbaue im Betrage von 200.000 fl. ö. W. zugesichert wird, und dass *b*) die Beschaffung des restlichen Baucapitales seitens der Interessenten ohne Belastung des Staatsschatzes derart sichergestellt wird, dass hiefür, sowie für das Auslangen mit dem Gesammtbetrage von 2,300.000 fl. die künftigen Concessionäre die Haftung zu übernehmen haben.

Falls zum Zwecke der Capitalsbeschaffung Prioritätsactien ausgegeben werden, deren Maximalbetrag von der Staatsverwaltung festzusetzen ist, darf die Dividende, welche diesen Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, nicht höher als mit 4 Procent bemessen werden.

Falls der Betrieb der bezeichneten Localbahn vom Staate geführt wird, kann eine Pauschalirung der Betriebskosten mit einem von der Staatsverwaltung zu bestimmenden festen Procentsatze der Bruttoeinnahmen stattfinden.

8. Bukowinaer Localbahnen, 139·8 Kilometer. Gesammtanlagecapital 5,600.000 fl. Anlagecapital für das Kilometer 40.057 fl. Betheiligung des Staates 1,100.000 fl. Gesetz vom 1. Mai 1885, R. G. Bl. Nr. 66.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme von Stammactien im Betrage von 1,100.000 fl. ö. W. in Noten zu betheiligen.

Diese Betheiligung des Staatsschatzes ist an die Bedingungen geknüpft, dass *a)* von der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft eine Betheiligung an dem bezeichneten Bahnbaue durch Uebernahme eines Nominalbetrages von 1,870.000 fl. in Prioritätsactien zum Paricourse rechtsverbindlich zugesichert wird, dass ferner *b)* der Bukowinaer griechisch-orientalische Religionsfonds sich an der Capitalsbeschaffung für die vorbezeichneten Bahnen durch Uebernahme von Actien im Betrage von 1,000.000 fl. zum Paricourse, und zwar von 850.000 fl. in Prioritäts- und von 150.000 fl. in Stammactien betheiligt, dass endlich

c) die Beschaffung des restlichen Baucapitales im Betrage von 1,630.000 fl., von welchem höchstens der Nominalbetrag von 1,200.000 fl. in Prioritätsactien ausgegeben werden darf, seitens der Concessionäre und sonstigen Interessenten ohne Belastung des Staatsschatzes derart sichergestellt werden, dass hiefür, sowie für das Auslangen mit dem Gesammtcapitalsbetrage von 5,600.000 fl., die künftigen Concessionäre die Haftung zu übernehmen haben.

Die Dividende, welche den bezeichneten Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien ein Anspruch auf Dividendenbezug eintritt, darf nicht höher als mit 5 Procent bemessen werden.

9. Laibach-Stein, 22 Kilometer. **Gesammtanlagecapital** 771.000 **fl. Anlagecapital für das Kilometer** 35.045 **fl. Betheiligung des Staates** 200.000 **fl. Gesetz vom** 1. **Mai** 1885, **R. G. Bl. Nr.** 67.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme von Stammactien im Betrage von 200.000 fl. ö. W. in Noten zu betheiligen.

Diese Betheiligung des Staatsschatzes ist an die Bedingungen geknüpft, dass *a)* vom Lande Krain eine Beitragsleistung zum Baue der obigen Localbahn im Betrage von mindestens 50.000 fl. zugesichert wird, dass ferner *b)* die Beschaffung des restlichen Baucapitales in dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage durch Ausgabe von Prioritäts- und Stammactien der zu bildenden Gesellschaft durch den künftigen Concessionär ohne Belastung des Staatsschatzes derart sichergestellt wird, dass hiefür, sowie für das Auslangen mit dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Baucapitale der künftige Concessionär die Haftung zu übernehmen hat.

Die Dividende, welche den auszugebenden Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien ein Anspruch auf Dividendenbezug eintritt, darf nicht höher als mit 5 Procent bemessen werden.

Falls der Betrieb der bezeichneten Localbahn vom Staate geführt wird, kann eine Pauschalirung der Betriebskosten in der Weise stattfinden, dass dieselben mit einem von der Staatsverwaltung zu bestimmenden festen Procentsatze der Bruttoeinnahmen bemessen werden.

10. Lemberg-Rawa, 72 **Kilometer. Gesammtanlagecapital** 3,600.000 **fl. Anlagecapital für das Kilometer** 50.000 **fl. Betheiligung des Staates** 900.000 **fl. Gesetz vom** 1. **Mai** 1885, **R. G. Bl. Nr** 72.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Regierung wird ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme von Stammactien im Betrage von 900.000 fl. ö. W. in Noten zu betheiligen.

Diese Betheiligung des Staatsschatzes ist an die Bedingungen geknüpft, dass die Beschaffung des restlichen Baucapitales im Höchstbetrage von 2,700.000 fl.

1. bezüglich des Theilbetrages von 120.000 fl. durch nicht rückzahlbare Beiträge des Landes Galizien und der Stadt Lemberg;

2. bezüglich des Restbetrages von 2,580.000 fl. aber, wovon höchstens 2,320.000 fl. in Prioritätsactien der zu bildenden Actiengesellschaft ausgegeben werden dürfen, ohne Belastung des Staatsschatzes derart sichergestellt wird, dass hiefür, sowie für das Auslangen mit dem obigen Gesammtcapitalsbetrage die vorgenannte Gesellschaft die Haftung zu übernehmen hat.

Die Dividende, welche den bezeichneten Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt, darf nicht höher als mit 5 Procent bemessen werden.

11. Eisenerz-Vordernberg, 20 **Kilometer. Gesammtanlagecapital** 6,000.000 **fl. Anlagecapital für das Kilometer** 300.000 **fl. Betheiligung des Staates: Die Staatsgarantie eines jährlichen Reinerträgnisses, welches der** 4**procentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen** 75 **Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominal-**

betrage von höchstens 3,000.000 fl. ö. W. Noten, zuzüglich einer 4procentigen Verzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit höchstens 1,000.000 fl. ö. W. zu beziffernde Prioritätsactiencapital gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die ersten 75 Jahre der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 166.687 fl. ö. W. und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von 89.941 fl ö. W. festgesetzt. Gesetz vom 5. Juli 1888, R. G. Bl. Nr. 110. Durch das Gesetz vom 28. Juli 1892, R. G. Bl. Nr. 119, wurde die Garantie erhöht um einen Betrag, welcher in keinem Falle das Jahreserforderniss für die 4procentige Verzinsung und die binnen 70 Jahren zu bewirkende Tilgung eines Nominalbetrages von 2,000.000 fl. überschreiten darf.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Zusicherung der obigen Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass *a)* dem Unternehmen der bezeichneten Eisenbahn vom Lande Steiermark aus Landesmitteln ein Beitrag, bestehend in einer zwanzigjährigen Annuität von je 20.000 fl. ö. W. derart geleistet wird, dass diese Annuitätenzahlung binnen längstens einem Monate nach erfolgter Betriebseröffnung beginnt, und dass *b)* von den Interessenten ein Nominalbetrag von mindestens 700.000 fl. ö. W. in Stammactien der für diese Eisenbahn zu bildenden Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe übernommen werden

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt ist lediglich als ein mit 4 Procent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so kann der diesfällige Ueberschuss vorweg zur Bezahlung einer höchstens 4procentigen Dividende für die auszugebenden Stammactien, dann zu deren planmässiger Tilgung, welche nicht vor der gänzlichen Rückzahlung der Prioritätsobligationsschuld beginnen darf, verwendet werden.

Der hiernach etwa noch erübrigende Rest des Ueberschusses ist sogleich zur Rückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung, abzuführen.

Hierbei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus den noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

Sollten jedoch beim Ablaufe der Concession noch nicht sämmtliche Stammactien zur Rückzahlung gelangt sein, so hat diese Rückzahlung der Berichtigung der Garantieschuld vorauszugehen.

Der Minimalemissionscours für die auszugebenden Prioritätsobligationen wird mit 90 Procent, jener der Prioritätsactien nur mit 80 Procent des Nennwerthes festgesetzt.

Der Betrieb der bezeichneten Eisenbahn soll während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung des Concessionärs geführt werden und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden Kosten durch den Concessionär zu vergüten sein.

12. Fürstenberg-Hartberg mit einer Abzweigung nach Neudau, 40 Kilometer. Gesammtanlagecapital 1.846.000 fl. Anlagecapital für das Kilometer 46.150 fl. Betheiligung des Staates 750.000 fl. Gesetz vom 27. Mai 1890, R. G. Bl. Nr. 94.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Regierung wird ermächtigt, volleingezahlte Prioritätsactien lit. B im Betrage von 750.000 fl. ö. W. in Noten zum Paricourse zu übernehmen.

Diese Betheiligung des Staatschatzes ist an die Bedingungen geknüft, dass *a)* die Beschaffung des restlichen Baucapitales durch Ausgabe von Stammactien im Betrage von

438.000 fl., wovon ein Theilbetrag von 250.000 fl. vom Lande Steiermark und der Rest von den Interessenten zum Paricourse zu übernehmen ist, und Prioritätsactien lit. A im Betrage von 658.000 fl. seitens der Interessenten ohne Belastung des Staatsschatzes sichergestellt wird, dass *b*) die Dividende, welche den Prioritätsactien lit. A gebührt, bevor für die Prioritätsactien lit B und für die Stammactien der Anspruch auf Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit 5 Procent vor den Stammactien eingeräumt wird.

Bei Uebernahme der Localbahn in den Staatsbetrieb kann eine Pauschalirung der Betriebskosten in der Weise stattfinden, dass dieselben, abgesehen von der besonders zu leistenden Vergütung für die Beistellung der Fahrbetriebsmittel durch die betriebsführende Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen, mit 50 Procent der Bruttoeinnahmen bemessen werden.

13. Unterkrainerbahnen, 131·5 **Kilometer. Gesammtanlagecapital** 9,650.000 **fl. Anlagecapital für das Kilometer** 73.384·03 **fl. Betheiligung des Staates** 2,500.000 **fl. Gesetz vom 6. Juni** 1890, **R. G. Bl. Nr.** 118.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Regierung wird ermächtigt, volleingezahlte Stammactien im Maximalbetrage von 2,500.000 fl. ö. W. in Noten zu übernehmen.

Die Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung für die im Art. I genannten Eisenbahnen ist an die Bedingung geknüpft, dass *a)* die Beschaffung des restlichen, mit dem Effectivbetrage von 7,500.000 fl. ö. W. veranschlagten Baucapitales durch Ausgabe von Stammactien, dann von mit 4 Procent verzinslichen, auf österreichische Währung lautenden, innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren Prioritätsobligation und eventuell von Prioritätsactien unter von der Regierung zu genehmigenden Modalitäten sichergestellt wird; dass *b*) vom Lande Krain entweder ein Betrag von mindestens 500.000 fl. ö. W. in Stammactien zum Paricourse, oder eine nach dem Ermessen der Regierung der Stammactienübernahme annäherungsweise gleichwerthige Garantie für die Verzinsung und Tilgung der auszugebenden Prioritätsobligationen, eventuell auch Prioritätsactien, übernommen wird, dass *c*) die Interessenten mindestens einen Theilbetrag von 600.000 fl. ö. W. in Stammactien zum Paricourse übernehmen, dass *d*) die Dividende, welche den eventuell auszugebenden Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf einen Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit 4 Procent bemessen werde; und dass der Betrieb während der ganzen Concessionsdauer vom Staate geführt werde, und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein.

14. Wodnan-Prachatitz, 27 **Kilometer. Gesammtanlage-Capital** 1.018.000 **fl. Anlagecapital für das Kilometer** 87.700 **fl. Die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses, welches der 4procentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen** 75 **Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von höchstens** 800.000 **fl. ö. W. Noten, zuzüglich einer 4procentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit höchstens** 100.000 **fl. ö. W. zu beziffernde Prioritätsactiencapital gleichkommt, so zwar, dass wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.**

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 75. **Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von** 37.859 **fl. ö W., und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von** 8994 **fl. ö. W. festgesetzt. Gesetz vom 8. Jänner** 1892, **R. G. Bl. Nr.** 10.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Zusicherung der obigen Staatsgarantie ist an die Begingung geknüft, das vom Königreiche Böhmen aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Nominal-

betrag von mindestens 200.000 fl. ö. W. in Stammactien zum vollen Nennwerthe übernommen wird.

Von dem garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der auszugebenden Prioritätsactien und Prioritätsobligationen zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge die vorgedachten Effecten während der Dauer der Concession zu tilgen sind, bestimmt wird.

Die Tilgung der Prioritätsobligationen hat hierbei jener der Prioritätsactien vorauszugehen.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit 4 Procent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so kann der diesfällige Ueberschuss vorweg zur Bezahlung einer höchstens 4procentigen Dividende für die auszugebenden Stammactien, dann zu deren planmässiger Tilgung, welche nicht vor der gänzlichen Rückzahlung der Priorirätsobligationsschuld beginnen darf, verwendet werden.

Der hiernach etwa noch erübrigende Rest des Ueberschusses ist sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hierbei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

Sollten jedoch beim Ablaufe der Concession noch nicht sämmtliche Stammactien zur Rückzahlung gelangt sein, so hat diese Rückzahlung der Berichtigung der Garantieschuld vorauszugehen. Die Begebung der zu emittirenden Prioritätsobligationen hat gleichfalls im Offertwege zu erfolgen.

Der Betrieb soll während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung des Concessionärs geführt werden, und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden Kosten durch den Concessionär zu vergüten sein.

15. Strakonitz-Winterberg, 32·5 Kilometer. Gesammtanlagecapital 1,730.000 fl. Anlagecapital für das Kilometer 53.200 fl. Die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses kann vom Staate gewährt werden, welches der 4procentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von höchstens 1,200.000 fl. ö. W. Noten, zuzüglich einer 4procentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit höchstens 250.000 fl. ö. W. zu beziffernde Prioritätsactiencapital gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, dass Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 60.788 fl. ö. W. und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von 22.485 fl. ö. W. festgesetzt. Gesetz vom 8. Jänner 1892, R. G. Bl. Nr. 11.

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Zusicherung der obigen Staatsgarantie ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Königreiche Böhmen aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Nominalbetrag von mindestens 420.000 fl. ö. W. in Stammactien der für diese Eisenbahn zu bildenden Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe übernommen wird.

Im Uebrigen sind die Bestimmungen analog wie bei Wodnan-Prachatitz.

16.[1] **Murthalbahn (schmalspurig), 75 Kilometer. Gesammtanlagecapital 2,340.000 fl. Anlagecapital für das Kilometer 31.200 fl. Betheiligung des Staates 400.000 fl. durch Uebernahme von Stammactien. Gesetz vom 28. Juli 1892, R. G. Bl. Nr. 120.**

Bedingungen der Betheiligung des Staates:

Die Gewährung dieser staatlichen Beihilfe ist an die Bedingung geknüpft, dass *a)* behufs Beschaffung des restlichen, derzeit mit dem Effectivbetrage von 1,940.000 fl. ö. W. veranschlagten Baucapitales die Länder Steiermark und Salzburg im Vereine mit den Interessenten einen Betrag von 1,400.000 fl. ö. W. in Prioritätsactien und einen Betrag von 540.000 fl. ö. W. in Stammactien der zu bildenden Actiengesellschaft übernehmen; dass *b)* die Dividende, welche den auszugebenden Prioritätsactien gebührt, bevor für die Stammactien der Anspruch auf einen Dividendenbezug eintritt, nicht höher als mit 4 Procent bemessen werde, und dass *c)* den vom Staate zu übernehmenden Stammactien, bezüglich welcher eine statutenmässige Beschränkung des Stimmrechtes auf eine Maximalstimmenzahl oder gegenüber den Besitzern von Prioritätsactien nicht stattfinden darf, gleiche Rechte wie den übrigen Stammactien eingeräumt werden.

---

[1] Die Concessionsverleihung ist bisher nicht erfolgt.





